



MODELARZ

Rok XXXII /369/
Wrzesień 1986 r.
Cena 40 zł

9'86



HOBBY:
KOLEJ

str. 26-27



SAMOLOT
BOMBOWY **Pe-8**
Część I str. 12-15

KUTER TORPEDOWY
„Elco-70” str.
16-21

PL ISSN
0137-7701
Nr ind.
36543

MODELARZ

WRZESIEŃ 1986

SPIS TREŚCI

4. Polskie latawce we Włoszech
5. Dobry początek
Centralne zawody modeli swobodnie latających i R/C w Białymstoku
6. XXX jubileuszowe ogólnopolskie zawody modeli na uwięzi dla juniorów w pałacu młodzieży w Katowicach
Aktualności modelarstwa lotniczego i kosmicznego
8. Mistrzostwa państw socjalistycznych w modelarstwie kosmicznym
Dobre wyniki juniorów w mistrzostwach Polski modeli kosmicznych
12. Model szybowca mistrza świata
Konkurs modeli kartonowych
Samolot bombowy Pe-8
20. Kuter torpedowy „Elco-70”
Klasa F6/F7
25. Strefowe zawody klas D i F5 grupy „Północ”
26. Hobby: klej
27. Pociągi nad... łóżkiem
Komunikat Stowarzyszenia Miłośników Kolei
28. Rozmowy „Modelarza”
Wystawa miniaturowych statków i okrętów
29. Z kraju i ze świata
30. Ludzie modelarstwa
31. „Modelarz” pomaga
32. Fotociekawostki

Nasza okładka

Wielką atrakcją dla koleżanek i kolegów 8-letniego Michała Kaweckiego z Gdańska jest makieta kolejowa, wykonana przezeń wspólnie z ojcem i wciąż uzupełniana nowymi elementami ich wspólnego pomysłu. O makiecie tej piszemy na stronie 27.

Fot. Stanisław Pudlik

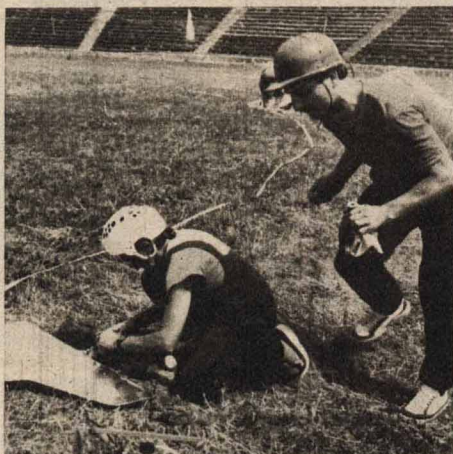
Pięć medali dla Polski

SUKCES W CHARKOWIE



POWYŻEJ: A. Kolesnikow ze swoim modelem akrobacyjnym.

PONIŻEJ: Do startu przygotowują się Zbigniew Karwowski i mechanik J. Okoniewski.



PAWEŁ ZAWADA

Zdjęcia: autor (4) i P. Włodarczyk (2)

Co dwa lata modelarze „uwieziowi” spotykają się na mistrzostwach państw socjalistycznych. W tym roku zawody te odbyły się 20–24 czerwca w Charkowie.

Po dwóch dniach podróży pociągiem — z krótkim postojem w Moskwie połączonym ze zwiedzaniem centrum szkolenia radzieckich modelarzy, dojechaliśmy do Charkowa. Wraz z nami przybyły inne ekipy; łącznie 93 zawodników z sześciu krajów europejskich oraz z dalekiej Kuby i Korei Północnej. Pogoda nie dopisała, porywisty wiatr wśród wysokich drzew okalających torę modelarskie tworzył silne zawirowania utrudniające pilotaż modeli.

Polacy wystąpili w swoim aktualnie najsilniejszym składzie: Andrzej Rachwał, Tomasz Chojnacki i Andrzej Plich w klasie F2A; Paweł Dziuba, Piotr Zawada i Tomasz Tronina w klasie F2B; zespoły Mariusz Brożek z Leszkiem Jastrzębskim; Piotr Nidoba z Ryszardem Włodarczykiem i Aleksander Gałkowski z Piotrem Okoniewskim w klasie F2C oraz Marek Braciak, Zbigniew Wit i Zbigniew Karwowski w F2D. W składzie ekipy znajdował się dziennikarz z Telewizji Polskiej Jan Dziuba, dzięki któremu powstał program ukazujący zmagania modelarzy w Charkowie; wspinała propaganda modelarstwa, tej mało znanej ogółowi społeczeństwa dyscypliny sportu.

Dla naszych zawodników występujących w klasach F2C i F2D mistrzostwa w Charkowie były jednocześnie eliminacją do Mistrzostw Świata '86 na Węgrzech. Tylko najlepszy z obu klas miał ten awans uzyskać — taka była umowa przed wyjazdem do Charkowa.

KLASA F2A

Tylko Węgrzy, aktualni mistrzowie świata wystawili drugą drużynę. Pozostali wystąpili w najsłabszych składach. Zawodnicy radzieccy, którzy podczas ostatnich mistrzostw Europy zasygnalizowali wyższą formę i chęć powrotu na czołowe pozycje w świecie, nie dali szans pozostałym. Ich wyniki indywidualne i drużynowe stawiają drużynę Kraju Rad w grupie pretendentów do medali na zbliżających się Mistrzostwach Świata '86.

Polacy w tej klasie wypadli bardzo dobrze — brązowy medal zdobyty przez Tomasza Chojnackiego i srebrne medale drużyny (to wszystko, co można było uzyskać w tej konfrontacji). Należy mieć nadzieję, że podczas zbliżających się mistrzostw świata wyniki naszych zawodników będą lepsze, gdyż walka o



POWYŻEJ: Podczas ceremonii otwarcia mistrzostw flagę niesie kapitan drużyny Andrzej Rachwał. Na czele ekipy polskiej od prawej P. Włodarczyk — trener, H. Kieszkowski — kierownik i J. Rosiński — sędzia. **PO PRAWEJ (od góry):** Drużyna F2B, od lewej: T. Dziuba, T. Trojina i P. Zawada. Drużyna F2D, od lewej: Z. Wit, M. Braciak i Z. Karwowski

medale z takimi potęgami, jak: Węgry, Chiny i ZSRR będzie bardzo trudna.

KLASA F2B

Jedyna w pełni obsadzona klasa — 24 zawodników z 8 krajów. Zabrakło tylko dwóch dobrych modelarzy: Stanisława Cecha z Czechosłowacji i Atilla Morotza z Węgier. Pozostali to ciśnięci czołowa swoich krajów. Zdecydowanie wyróżnił się tu Anatol Kolesnikov, wygrał bezapelacyjnie. Za jego plecami toczyła się walka o pozostałe medale.

Już pierwszy lot półfinałowy ustawił wstępna kolejność zawodników do finału. Druga kolejka nic nie mogła zmienić, gdyż rozgrywana była przy fatalnej pogodzie. Nawet tak dobry zawodnik jak Ciani uderzył modelem w ziemię, pozostali po prostu meczyli się z modelami i wiatrem.

P. Dziuba i Z. Vadovich podjęli słuszną decyzję rezygnacji z niepotrzebnego lotu, który i tak na nic by nie wpłynął.

Finał nie wprowadził większych zmian w klasyfikacji, jedynie modelarze Kraju Rad poprawili swoje pozycje, ale wiadomo, że gospodarzom nawet siatka wokół toru pomaga. Polacy powtórzyli swój największy w historii sukces z Debreczyna — srebrny medal drużynowo i brązowy indywidualnie, dokumentując tym samym swoją silną pozycję wśród „akrobatów” krajów wschodniej Europy.

KLASA F2C

W tej klasie liczyliśmy na trochę więcej. Polskie zespoły osiągały ostatnio rezultaty w granicach czterech minut, a nawet niższe. Mielismy więc nadzieję, że chociaż jeden nasz zespół zakwalifikuje się do półfinałów. Niestety, znów zabrakło tych kilkunastu sekund — wydawałoby się, że niewiele, a jednak dużo. W niedalekiej przyszłości, po „włataniu się” w nowy sprzęt — silniki „Cipola” przyszedł zbyt późno, nasi modelarze powinni regularnie latać poniżej czterech minut podczas zawodów tej rangi.

Jak było do przewidzenia w finale wyraźnie dominowali modelarze ZSRR. Spokojnie zdobyli dwa pierwsze miejsca z bardzo dobrymi wynikami i oczywiście złoto drużynowo. Polska zajęła dopiero piąte miejsce, wyprzedzając jedynie Kube i wyraźnie ustępując Węgom, Czechom i Bułgarom. Mimo wszystko dobre wrażenie pozostawił zespół Brożek-Jastrzebski. Jest to w tej chwili najbardziej pewny nasz team i być może podczas następnych mistrzostw prze-

łamać ze tradycje polskiego wyścigu. Zobaczymy.

KLASA F2D

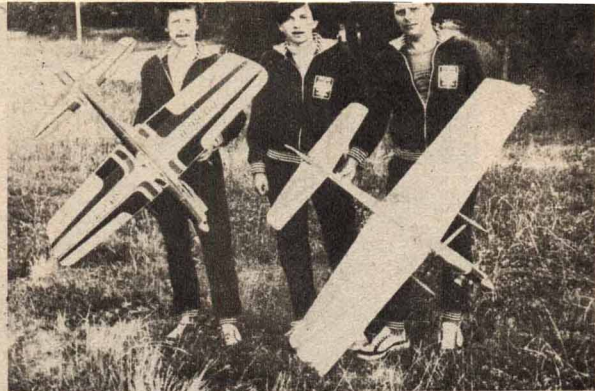
Faworytami byli modelarze ZSRR, aktualnie mistrzowie Europy drużynowo i indywidualnie. Nie zawiedli, pokazali wspaniałe walki i podział medali był wewnętrzna sprawą ich ekipy. Polacy wypadli w tej klasie bardzo dobrze, chociaż trzeba przyznać, że mieli trochę szczęścia w losowaniu. Zbigniew Wit w pierwszej walce pokonał znanego modelarza z Czechosłowacji Zbigniewa Mejzlika, by następnie bez problemu rozprawić się z dwoma Rumunami. Potem żarty się skończyły. Rosjanin Dobroszenko i Bielajew gładko pokonali naszego reprezentanta, ale i tak zaszedł on najwyżej — zajął piąte miejsce. Marek Braciak po wygranej walce z Rumunem Żorzesku trafił na Bielajewa. Przegrał po wyrównanej walce. Następnie po pokonaniu Libora Bursy z CSRS trafił na drugiego Czechosłowaka (najlepszego) Jirzi Zapletalę i odpadł z turnieju lecz na szóstą pozycję.

Zbigniew Karwowski mimo, że zajął miejsce siódme wcale nie był najslabszy w naszej ekipie. Po prostu w tym turnieju duży wpływ na końcową lokatę ma losowanie. Zbyszek po rozprawieniu się z dobrym Bułgarem Malinovem następną rundę przeszedł bez walki. Potem nieszcześliwie przegrał z innym Bułgarem Pawłowem, by w końcu trafić na aktualnego mistrza Europy W. Neczeuchina z ZSRR. Zabrakło mu trochę szczęścia.

Mimo, że Polacy przegrali w konfrontacji z zawodnikami radzieckimi to jednak pokazali pewną klasę. Nie były to pojedynki jednostronne jak to jeszcze niedawno bywało. Też cieli taśmę przeciwnika, a że w końcu ulegli... przecież modelarze radziecy to ciśnięci czołowa światowa posiadająca sprzęt najwyższej klasy.

„Combaciarze” swoją dobrą postawę w tym turnieju przypieczętowali zdobyciem srebrnego medalu drużynowo, wspólnie z zawodnikami CSRS równą ilością punktów. To duże osiągnięcie tym bardziej, że jeszcze niedawno zaczęli od zera.

W generalnej klasyfikacji ekip, Polska zajęła drugie miejsce, ustępując tylko drużynie ZSRR, która była nie do pokonania. Drugie miejsce w zawodach to wielki sukces polskiej drużyny. Trzeba będzie bronić tej pozycji za dwa lata. Już teraz trzeba myśleć o następnych mistrzostwach, pojechać na nie najlepiej. Warto walczyć o awans do reprezentacji, gdyż wyjazd zapowiada się bardzo atrakcyjnie — Kuba!



WYNIKI ZAWODÓW

Klasa F2A

1. Siergiej Pickalev — ZSRR
2. Aleksander Kalmykov — ZSRR
3. Tomasz Chojnacki — Polska

Drużynowo

1. ZSRR — 849,4 km/h
2. Polska — 511,4 km/h
3. Bułgaria — 776,0 km/h

Startowało 16 zawodników z 8 krajów.

Klasa F2B

Wyniki

1. A. Kolesnikov — ZSRR — 6041
2. S. Klyczkov — ZSRR — 5676
3. P. Zawada — Polska — 5597

Drużynowo

1. ZSRR — 17 060 pkt.
2. Polska — 15 936 pkt.
3. Czechosłowacja — 15 865 pkt.

Startowało 24 zawodników z 8 krajów.

Klasa F2C

1. V. Ziřov — ZSRR
2. V. Szewczenko — ZSRR
3. J. Bolog — ZSRR
- V. Dorant — Węgry

Drużynowo

1. ZSRR — 10'54,6"
2. Węgry — 11'20,6"
3. Bułgaria — 11'21,8"

Startowało 18 zespołów z 6 krajów.

Klasa F2D

1. V. Bielajew — ZSRR
2. O. Doroszenko — ZSRR
3. N. Neczeuchin — ZSRR

Drużynowo

1. ZSRR — 12 pkt.
- 2-3. Polska — 0 pkt.
- Czechosłowacja — 0 pkt.

Startowało 17 zawodników z 6 krajów.

Klasyfikacja generalna

1. ZSRR
2. Polska
3. Czechosłowacja.



Od prawej: Anna Starobrat, Dariusz Krysztofczyk, Andrzej Anielski, Marek Kuraslak.

Fot. Ewa Juchacz

POLSKIE LATAWCE WE WŁOSZECH

Pod hasłem „Ubarwiamy niebo” odbyła się we Włoszech nad Jeziorem Trazymeńskim międzynarodowa impreza dla młodych konstruktorów latawców i balonów napełnianych powietrzem. Została ona zorganizowana już po raz trzeci przez włoskie stowarzyszenie rekreacyjno-kulturalne dla dzieci (ARCI RAGAZZI) i Włoskie Stowarzyszenie Budowniczych Latawców (AIA) z okazji Międzynarodowego Roku Pokoju, ogłoszonego przez Organizację Narodów Zjednoczonych. W imprezie uczestniczyło 350 dzieci z 11 krajów (Austrii, Belgii, Chin, Czechosłowacji, Francji, Jugosławii, Polski, RFN, Urugwaju, Włoch i ZSRR). Nasza delegacja wzięła w niej udział po raz pierwszy. Zaproszenie od włoskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych otrzymał Aeroklub PRL.

Ponieważ od 25 lat Aeroklub PRL wspólnie z Centralnym Związkiem Spółdzielni Spożywców „Społem” organizuje ogólnopolskie zawody latawcowe, w których corocznie uczestniczy od 40 do 100 tysięcy młodych ludzi, podjęto wspólną decyzję o wysłaniu reprezentacji naszego kraju na tę imprezę. Postanowiono, że Polskę na międzynarodowych zawodach reprezentować będą konstruktorzy latawców, zwycięzcy ubiegłorocznych XXIII Ogólnopolskich Zawodów Latawcowych w Olsztynie: Anna Starobrat ze Świdnika, Andrzej Anielski z Dobrego Miasta, Dariusz Krysztofczyk z Głowna i Marek Kuraslak z Gostynia. Dzieci przyjęły zaproszenie z ogromną radością i od razu zabrały się do konstruowania latawców, które mogłyby zaprezentować we Włoszech.

Całością przygotowań do wyjazdu zajęło się CZSS „Społem”, natomiast problem dewiz rozwiązał znany czytelnikom sponsor zawodów balonowych o Puchar Gordon Bennetta, dyrektor szwajcarskiej firmy farmaceutycznej SOLCO — Basel, pan Piotr Buechner, który wpłacił potrzebną sumę na konto Aeroklubu PRL.

Po pokonaniu problemów finansowych zaczęły się problemy transportowe. Bo, wiem latawce były tak okazałe, że już na początku podróży stało się oczywiste, że będą sprawiać kłopoty w czasie transportu. Latawce trzeba było przewozić w kabinie pasażerskiej samolotu i tu z pomocą przyszli nam Polskie Linie Lotnicze LOT, natomiast w Rzymie ambasador PRL Józef Wiejacz.

Dzięki tej pomocy latawce bez szwanku dotarły na miejsce zawodów.

Już na miejscu organizatorzy przedstawili program całej imprezy, który obejmował trzy grupy tematyczne: — budowa latawców i balonów napełnianych ciepłym powietrzem, — wykorzystanie energii słonecznej przez dzieci — zabawy w słońcu i na wietrze, — wychowanie w pokoju.

Organizatorzy dla sprawdzenia umiejętności uczestników zorganizowali zaliczenia praktycznej budowy latawców na miejscu. Ten egzamin nasza reprezentacja zdała na piątkę.

Polskie latawce przywiezione przez zawodników wzbudziły ogromne zainteresowanie organizatorów i licznie zgromadzonej publiczności. Niestety, nie dopisała pogoda — zbyt słaby wiatr nie pozwolił na osiaganie przez latawce maksymalnej wysokości. Latawce mogły wzleść się jedynie na wysokość kilkuset metrów. W pokazie latawców uczestniczyli również zawodowi konstruktorzy latawców z wielu krajów m.in. z Francji, Wielkiej Brytanii i Chin, gdzie tradycja budowy latawców ma już ponad 2000 lat. Wśród latawców konstruowanych przez dzieci, najbardziej podobaly się polskie — a w szczególności piękny, wielobarwny latawiec skrzynkowy, przywieziony przez 15-letniego Darka Krysztofczyka z Głowna, ozdobiony znakami firmowymi „Społem” i Aeroklubu. Pomysłowość wykazana przez polskie dzieci w budowie latawców sprawiła, że organizatorzy poprosili o pozostawienie naszych latawców we Włoszech. Będą one pokazane na specjalnej wystawie, a następnie zostaną przekazane prezesowi Stowarzyszenia ARCI RAGAZZI, burmistrzowi regionu Maglione i organizatorom zawodów. Chociaż było to ogromne wyróżnienie dla naszej delegacji, to jednak dzieci z żalem rozstały się ze swoimi latawcami. Chciały je przywieść do kraju i pozostawić na pamiątkę największego w ich życiu międzynarodowego sukcesu. Dla opiekunów, oprócz uczucia dumy i niekwestionowanego zwycięstwa podopiecznych doszła jeszcze ulga z powodu uniknięcia kłopotów transportowych w drodze powrotnej.

Oczywiście cała impreza nie polegała jedynie na budowie i puszczaniu latawców. Organizatorzy postarali się, aby

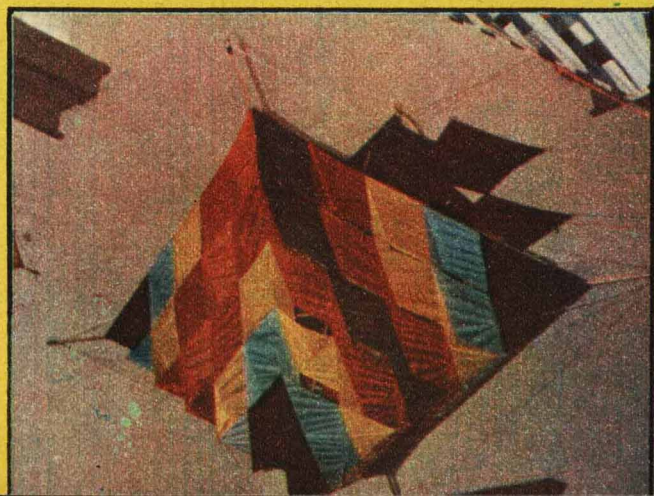
dostarczyć uczestnikom jak najwięcej atrakcji. Na pięknie położonej wyspie Polvese, na Jeziorze Trazymeńskim odbyło się „Czarodziejskie Święto”, gdzie dzięki postaciom z baśni dzieci przeniosły się w inny, czarowny świat. Zabawa była wspólna. Najpierw kolorowy korowód przemierzył wyspę i dotarł do starych ruin zamku, w których wysłannik Boga — Słońca pasował każdego uczestnika na rycerza ze słońcem w herbie. Następnie młodzież brała udział w różnych obrzędach magicznych, zacerpnętych ze starych baśni włoskich. Cała zabawa zakończyła się pokazem wspólnych, kolorowych ogní sztucznych.

Organizatorzy pragneli zapoznać dzieci z włoską kulturą, jej tradycją i zabawkami poświęcając jeden dzień pobytu na zwiedzanie Perugii i okolic stolicy Umbrii. Pięknie położone miasto nad doliną Tybru, jego średniowieczna tajemniczość, surowy urok, podtrzymywały bajkowy nastrój młodzieży, wszystko to jednak nie przeszkodziło jej interesować się codziennym życiem miasta. Władze miasta na spotkaniu z małymi zawodnikami przedstawiły swoją intencję międzynarodowego spotkania młodzieży — pokazania jej spokojnego i ubarwionego latawcami nieba, jako symbolu pokoju i przyjaźni.

Zaprezentowano również wystawę latawców — zarówno tych przywiezionych przez zawodników, jak również zbudowanych przez włoskich profesjonalistów. Trzeba powiedzieć, że było na co popatrzeć: latawce smoki, rekiny, ptaki konstruktorów chińskich, latawce francuskie w kształcie średniowiecznych kamienic, a także w formie zespołów gwiazd, wieloboków, ostroboków i innych wyrafinowanych kształtach mieszczących się jednak w regulaminowych wymogach latawców przestrzennych.

Wyjazd na to międzynarodowe spotkanie dał naszej młodzieży wiele satysfakcji. Wyjeżdżała ona pełna wrażeń i emocji, jakie przynosił każdy dzień pobytu we Włoszech. Młodzi budowniczy latawców jeszcze na miejscu zapowiedzieli, że podpatrzone sposoby budowania latawców i różnorodność kształtów wykorzystają w swoich modelarniach. Chcą osiągnąć najlepsze wyniki, żeby w przyszłym roku znów pojechać nad piękne Jezioro Trazymeńskie.

EWA JUCHACZ
JACEK SZEWCZYK



DOBRY POCZĄTEK

Udanie zapoczątkowała tegoroczny sezon modelarski część kadry Aeroklubu PRL startując w międzynarodowych zawodach modeli szybowców zdalnie sterowanych kl.F3B. Zawody te odbyły się w Bułgarii, w niewielkim mieście Popovo 15-18 maja br., a więc jeszcze przed rozpoczęciem sezonu zawodniczego w kraju. W imprezie tej brały udział ekipy Bułgarii, Polski i Węgier. Ekipa Polska wystąpiła w składzie: Grzegorz Peszke, Cezary Zdrójkowski i Leszek Zyga.

Popovo po raz pierwszy organizowało tego rodzaju międzynarodowe zawody. Mimo początkowych niedociągnięć impreza okazała się bardzo udana czego najlepszym dowodem jest rozegranie pełnych siedmiu kolejek lotów. Warto podkreślić ogólnie dobrą organizację, fachowe podejście i sprawne oraz uczciwe sędziowanie. Od początku zawodów najbardziej wyrównana walka toczyła się między ekipami Polski i Węgier. Należy zaznaczyć, że Węgrzy wystąpili w swym najsilniejszym składzie liczącym 4 zawodników.

Już po pierwszej turze wyłoniła się polsko-węgierska czołówka z Grzegorzem Peszke na czele. Po pięciu kolejkach lotów Polacy zajmowali pierwsze trzy miejsca. Węgrzy zajmowali następnie, ponieważ niektóre ich loty zakończyły się wynikiem zerowym za przekroczenie strefy bezpieczeństwa. Ostatecznie po siedmiu kolejkach Polacy zajęli następujące miejsca: 1. Grzegorz Peszke, 3. Cezary Zdrójkowski, 5. Leszek Zyga.

Można śmiało stwierdzić, że dzięki udziałowi ekip Polski i Węgier zawody stały na wysokim poziomie.

Nasza drużyna reprezentowała szczególnie wysoki poziom w konkurencji „C” (prędkość) i niejednokrotnie była nagradzana oklaskami ze strony orga-

nizatorów i publiczności. W konkurencji tej najlepszy czas uzyskał Grzegorz Peszke (21,0 s) a pozostała część ekipy górowała w pozostałych kolejkach nad rywalami.

Sumując wyniki występów naszej reprezentacji w Bułgarii należy uznać je za niezwykle udane, tym bardziej, że jak już wspominałem był to dla naszych zawodników początek sezonu i pierwsza poważna impreza. Zdarzały się też z naszej strony niedociągnięcia. Nasza ekipa nie posiadała własnego transportu. Musieliśmy więc korzystać z uprzejmości gospodarzy. Mimo obopólnych starań powodowało to nerwowość i zbyt późne pojawienie się naszych zawodników na starcie. Bułgaria nie leży na antypodach, myślę więc, że w przyszłości Aeroklub PRL będzie mógł wysłać swoją ekipę na podobną imprezę własnym środkiem transportu.

Mankamentem była również niska jakość naszych akumulatorów napędzających wyciągarki. Nasze „Centry” i produkty firm polonijnych traciły zbyt szybko energię, a to spowodowało znowu konieczność pomocy innych ekip i obniżało wyniki osiągnięte przez naszą drużynę.

Zawody odbyły się przy wspaniałej słonecznej pogodzie. Dopisywała też po-



G. Peszke — Polska, 2. A. Szexi — Węgry, 3. C. Zdrójkowski — Polska.
Foto. Wł. Niestoj

goda ducha oraz prawdziwie sportowa atmosfera. Tak jak bułgarscy gospodarze mamy nadzieję, że impreza ta na trwałe wejdzie do kalendarza imprez modelarstwa lotniczego.

JERZY MACIEJEWSKI

WYNIKI MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW MODELI SZYBOWCÓW ZDALNIE STEROWANYCH KL. F3B

1. Grzegorz Peszke, Polska	16 959 pkt.
2. Andreas Szexi, Węgry	16 817 „
3. Cezary Zdrójkowski, Polska	16 669 „

Startowało 22 zawodników. Sklasyfikowano 21 zawodników

CENTRALNE ZAWODY MODELI SWOBODNIE LATAJĄCYCH I R/C W BIAŁYMSTOKU

Wśród wielu imprez organizowanych w bieżącym roku przez LOK rozegrane 5-6 lipca centralne zawody modeli swobodnie latających i RC w Białymstoku należy zaliczyć do szczególnie udanych.

DOBRA ORGANIZACJA

W zasadzie „grało” wszystko. Dokładna informacja radiowa na dworcu PKP o tym gdzie należy się zgłosić, zapewnienie transportu do biura zawodów, miejsce zakwaterowania i stanowisk startowych, ciekawa propaganda wizualna na lotnisku Aeroklubu Białostockiego, na terenie którego odbywały się zawody i miła współpraca APRL i LOK podczas przygotowań i przebiegu zawodów. To wszystko stwarzało odpowiednio warunki do dobrej atmosfery, sprawnego przebiegu startów i bezbłędnej pracy sędziów.

Za sprawnie przeprowadzoną organizację zawodów należą się słowa uznania i podziękowania głównym „sprawcom” tej imprezy tj. „wszedobylskiemu” ppłk inż. Jerzemu Martynko, kierownikowi Wojewódzkiego Ośrodka Modelarstwa w Białymstoku Zdzisławowi Wytrychowskiemu, wytrwałemu, konsekwentnemu i nieustraszonemu sędziemu głównemu Józefowi Małysi oraz pozostałym członkom komisji sędziowskiej i komitetu organizacyjnego.

Te zawody na pewno zostaną długo w pamięci jej uczestników. Oby więcej było tak przygotowanych i przeprowadzonych imprez w naszej organizacji.

PRZEBIEG RYWALIZACJI

Do startu zakwalifikowano 85 zawodników reprezentujących 28 województw. Brak zawodów strefowych dla tej grupy modeli LOK sprawia, że silniejsze w tej konkurencji województwa starają się przysłać na swój koszt więcej zawodników niż to przewidywały wytyczne oparte na realiach finansowych.

Zawody rozegrano w ośmiu klasach z podziałem na młodzików, juniorów i

seniorów. Łącznie startowało 139 modeli. Każdy zawodnik miał prawo do regulaminowej liczby startów. Zawody modeli swobodnie latających rozegrano pierwszego dnia. Było trochę narzekania na zbyt krótkie czasy pierwszych kolejek, szczególnie tych modelarzy, którzy mieli po dwa lub trzy modele.

Warunki pogodowe podczas zawodów były dobre. W tej sytuacji wyniki mogły być nieco lepsze od uzyskanych. Szczególnie w klasie F1-A1/2 tj. młodzików, gdyż na 29 startujących, aż dziesięciu zawodników nie zaliczyło żadnego udanego lotu. Czyżby to był wynik braku zawodów eliminacyjnych?

Na podkreślenie zasługuje duża liczba startujących młodzików i juniorów. Nie zabrakło jednak i wiernych tej dyscypliny weteranów jak np. Mieczysław

Machaj z Przemysła urodzony w 1918 r. i Roman Straburzyński z Tarnobrzegu — rocznik 1919.

Wysłuchując uwag uczestników najczęściej narzekano dotyczyło braku zawodów strefowych i właściwego „sita eliminacyjnego”, co potwierdzają wyniki w niektórych klasach. Szkoda, że na tak poważne zawody wysłała się, robiąc im bezpłatną wycieczkę, zawodników nie sprawdzonych i słabo przygotowanych. Kolejne uwagi dotyczyły różnej ilości startujących modelarzy w poszczególnych klasach, co było powodem nierównomiernego wykorzystania poszczególnych stanowisk startowych; wymaga to w przyszłości większej elastyczności w dysponowaniu grupami sędziowskimi.

JAN MARCZAK

Klasa F1-A1/2 młodzicy	1. Wojciech Mosor, Zamość	295 pkt
	2. Maciej Merda, Zamość	148 „
	3. Bartłomiej Bala, Słupsk	145 „
Klasa F1-A1 juniorzy	1. Piotr Gieriak, Przemysł	292 „
	2. Krzysztof Karaś, Chełm	284 „
	3. Piotr Ramus, Radom	254 „
Klasa F1C seniorzy	1. Eugeniusz Mosor, Zamość	411 „
	2. Wojciech Sredziński, Tarnobrzeg	396 „
	3. Marek Fulara, Elbląg	314 „
Klasa F1-C 1,5 juniorzy	1. Andrzej Tomaszewski, Płock	190 „
	2. Piotr Osuchowski, Wałbrzych	140 „
	3. Jacek Nawrot, Pila	75 „
Klasa F1-A juniorzy + seniorzy	1. Andrzej Borko, Białystok	808 „
	2. Krzysztof Cieśla, Konin	636 „
	3. Andrzej Tomaszewski, Płock	539 „
Klasa F1-B seniorzy	1. Edward Jezieniecki, Wałbrzych	815 „
	2. Artur Bakowski, Opole	599 „
	3. Waldemar Ziłtnik, Suwałki	455 „
Klasa F1-B1	1. Piotr Osuchowski, Wałbrzych	255 „
	2. Andrzej Romanek, Lublin	223 „
	3. Waldemar Ziłtnik, Suwałki	261 „
Klasa F3-B/RC seniorzy	1. Piotr Listewnik, Gdańsk	4261 „
	2. Jerzy Pfeifer, Gdańsk	3953 „
	3. Jan Bala, Słupsk	3115 „
Punktacja pucharowa		
3. Płock	630 „	
2. Chełm	670 „	
1. Wałbrzych	990 pkt.	
Punktacja zespołowa		
3. Gdańsk	370 „	
2. Zamość	400 „	
1. Wałbrzych	400 pkt.	

Startowały ekipy z 28 województw.

XXX JUBILEUSZOWE OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY MODELI NA UWIEŻI DLA JUNIORÓW W PAŁACU MŁODZIEŻY W KATOWICACH



Komisja sędziowska

Zawody zorganizowane pod patronatem Kuratorium Oświaty i Wychowania, Aeroklubu Śląskiego, Zarządu Wojewódzkiego Ligi Obrony Kraju i Pałacu Młodzieży odbyły się na torze modelarskim Pałacu Młodzieży w Katowicach 17-18.05.86 r. Uroczystego otwarcia dokonał wiceprezydent Katowic Teodor Paliczka.

Do zawodów przystąpiło 61 uczestników z 16 placówek wychowania pozaszkolnego. Poza konkursem startowały 2 ekipy zagraniczne z Halem i Brna. Zawody przebiegały w przyjaznej, sportowej atmosferze. Sprawnie pracowała obsługa sędziowska na czele z głównym sędzią Romanem Muchą. Bezbłędnie również dokonywał obliczeń wyników komputer. Przez dwa dni z bacznością uwagę i zainteresowaniem obserwował zawody kierownik Aeroklubu Śląskiego ppłk inż. pil. Jerzy Gicala. On też ciepłymi słowami pożegnał wszystkich uczestników, życząc im wielu dalszych sukcesów w modelarstwie lotniczym. Zwycięzcy odjeżdżali z dyplomami i cennymi nagrodami, a najlepsze ekipy z okazałymi pucharami.

Zawody stały na wysokim poziomie. Można je zaliczyć do udanych. Szczególne podziękowania i słowa uznania należą się kierownikowi działu wychowania technicznego — Kazimierzowi Milerskiemu, który z wielką troską i zaangażowaniem przygotował zawody oraz czuwał nad ich prawidłowym przebiegiem. Wiele również zaangażowania w organizację imprezy wnie-

AKTUALNOŚCI MODELARSTWA LOTNICZEGO I KOSMICZNEGO



● W klubach modelarskich zrzeszonych w SVAZARMIE, w CSRS (odpowiednik LOK w Polsce) szkolonych było w 1985 roku 64911 modelarzy, w tym w modelarstwie lotniczym i kosmicznym 43112 osób co stanowi ponad 66% ogólnej liczby szkolonych modelarzy. W modelarstwie okrętowym szkolonych było 6905 (10,6%) osób, samochodowym 4704 (7,3%), kolejowym 2337 (4) i modelarstwie redukcyjnym (modele plastikowe) (7653 osób) 11,8%.

● W Poznaniu 8 czerwca rozegrane zostały półfinały mistrzostw Polski modeli akrobacyjnych na uwięzi dla zawodników ze strefy północnej. Wyniki: 1. P. Dziuba — 2361, 2. J. Węclawiak — 2069, 3. M. Dominiak — 2024, 4. S. Kubik — 2010, 5. Z. Siwik — 1981, 6. S. Andrzejewski — 1486.

● Przypominamy wszystkim zainteresowanym, że branie udziału bez eliminacji w mistrzostwach Polski modeli latających przysługuje tylko członkom kadry narodowej na dany rok.

● W półfinałach mistrzostw Polski w modelarstwie kosmicznym dla juniorów ze strefy północnej o Memoriał J. Gagarina startowało 91 zawodników. Oto wyniki trzech pierwszych zawodników w poszczególnych klasach: kl. S3A — 1. J. Nowak — 811, 2. R. Orłowski — 716, 3. K. Dutkiewicz — 644; kl. S4B-1 Kobylaniec — 563, 2. K. Świdziński — 469, 3. M. Kalinowski — 385, kl. S6A — 1. T. Kominiak — 311, 2. R. Kotłowski — 282, 3. J. Grzegorz — 267; kl. S7-1. S.

Kubia — 695, 2. M. Kalinowski — 650, 3. R. Popielarczyk — 642.

● W Dąbrowie Górniczej 8 czerwca został rozegrany półfinał mistrzostw Polski w klasie modeli przedkoślowych na uwięzi. Startowało tylko 8 seniorów spośród których loty zaliczyło 7 zawodników oraz 10 juniorów, z których 8 zostało sklasyfikowanych. Oto wyniki w grupie juniorów — 1. T. Rachwał — 257, 2. A. Miśarczyk — 222, 3. J. Gibowski — 184; seniorów — 1. A. Rachwał — 274, 2. G. Nowakowski — 264, 3. A. Pilch — 264,7.

● Na lotnisku Aeroklubu Krakowskiego został oddany 26 maja do użytku nowy tor przeznaczony dla lotniczych modeli zdalnie sterowanych. Otwarcia dokonał prezes Aeroklubu PRL, gen. bryg. pil. dr Władysław Hermaszewski. Na torze zostały rozegrane pierwsze zawody — półfinał mistrzostw Polski modeli akrobacyjnych zdalnie sterowanych, w których trzy pierwsze miejsca zajęli: 1. S. Gaudyński — 2025, 2. W. Mol — 1032, 3. J. Miarka — 738.

● Informujemy, że ze względu na organizację IV Spotkania Seniorów Modelarstwa — OLD BOYÓW, w Lesznie Wielkopolskim 24-26 października, został zmieniony termin przeprowadzenia mistrzostw Polski modeli redukcyjnych w Swidnicy. Mistrzostwa odbędą się 17-19 października.

● Zgodnie z przyjętym planem wieloletnim organizatorami mistrzostw państw socjalistycznych w modelarstwie lotniczym i kosmicznym w najbliższych latach będą: 1987 r. —

Polska (Leszno, 6-12.06) w modelarstwie kosmicznym, CSRR (Sezimowo Usti, 26.-05.-1.06.) w kategorii modeli swobodnie latających, Bułgaria (Toibuchin) w klasach modeli zdalnie sterowanych F3A i F3B; 1988 r. — Kuba w kategorii modeli na uwięzi, Polska w kategorii modeli makiet i w klasie modeli halowych; 1989 r. — Węgry w kategorii modeli swobodnie latających, ZSRR w kategorii modeli swobodnie latających, ZSRR w kategorii modeli kosmicznych oraz Bułgaria w klasach modeli zdalnie sterowanych F3A i F3B; 1990 r. — Polska w kategorii modeli na uwięzi, Bułgaria w modelarstwie kosmicznym i Rumunia w klasie modeli halowych.

● W Warszawie 28-29 czerwca rozegrane zostały zawody o Memoriał Edmunda Osieńskiego w klasie modeli akrobacyjnych zdalnie sterowanych. Startowało 18 zawodników. Wyniki: 1. F. Glasowicz — 2962, 2. J. Kosiński — 2805, 3. J. Ulas — 2752, 4. W. Piotrowski — 1256, 5. G. Soldat — 1195, 6. M. Barylski — 991. W ramach imprezy rozegrano otwarte zawody modeli makiet zdalnie sterowanych.

● 22 czerwca w Częstochowie rozegrany został półfinał mistrzostw Polski modeli na uwięzi, kl. F2B; 1. G. Boryczko — 2537, 2. K. Giszterowicz — 2527, 3. L. Przytocki — 2424, 4. D. Kaczmarek — 2417, 5. M. Kaziród — 2331, 6. Z. Zębik — 2070. Kl. F2C: 1. P. Surowiec / M. Szatecki — 9'40", 2. J. Gołębiowski / M. Majewski — 9'52", 3. L. Przytocki, A. Jezierski — 10'26".

● W Dąbrowie Górniczej 29 czerwca rozegrane zostały ogólnopolskie zawody modeli latających o Memoriał A. Kozłowskiego. Kl. F2A: (juniorzy) 1. T. Rachwał — 257,14 km/h, 2. A. Miśarczyk — 214,76 km/h, 3. M. Bujanowski — 116,13 km/h; (seniorzy) — 1. A. Rachwał — 260,87 km/h, 2. L. Kwarciański — 251,75 km/h, 3. W. Ciesielski — 223,6 km/h. Kl. F2C: 1. J. Gołębiowski / M. Majewski — 8'55", 2. M. Brożek / L. Jastrzębski —

9'09", 3. P. Zając / W. Golisz — 12,11".

● W półfinale mistrzostw Polski modeli akrobacyjnych na uwięzi rozegranych w Warszawie 22 czerwca sześć pierwszych miejsc zdobyli: 1. S. Kubik — 2788, 2. Z. Siwik — 2592, 3. K. Kowalczyk — 2472, 4. J. Węclawiak — 2441, 5. A. Syty — 2324, 6. R. Urbański — 2295.

● 15 czerwca rozegrano w Krakowie półfinały mistrzostw Polski modeli szybowców zdalnie sterowanych na zbożu; 1. E. Trzopek — 5560, 2/3. T. Sykpa i K. Wilkosz — 5559, 4. P. Kozłowski — 5498, 5. W. Szumiński — 5339, 6. T. Skrzeciński — 5287.

● W Jaworze 15 czerwca rozegrany został półfinał mistrzostw Polski modeli szybowców zdalnie sterowanych kl. F3B. 1. K. Jasiński — 5769, 2. W. Stefański — 5686, 3. M. Łoziński — 5359, 4. R. Miśkiewicz — 4810, 5. T. Siabicki — 4778, 6. J. Grochot — 4374.

● 16 czerwca w Środzie Wielkopolskiej rozegrany został półfinał mistrzostw Polski modeli swobodnie latających dla strefy północnej: kl. F1A — 1. M. Chojnacki — 900+2+180, 2. L. Kamionka — 900+180+157, 3. Wałachowski — 900+92, kl. F1B — 1. A. Poczebót — 845, 2. M. Dobrzańska — 837, 3. K. Koniewski — 836; kl. F1C — 1. J. Zieliński — 877, 2. M. Roman — 822, 3. M. Małeckie — 820.

● W półfinale mistrzostw Polski modeli szybowców zdalnie sterowanych rozegranych w Warszawie 15 czerwca sześć pierwszych miejsc zdobyli: 1. C. Zdrójkowski — 11820, 2. M. Czapla — 7678, 3. A. Wierchołowski — 6672, 4. R. Pakula — 5417, 6. M. Grzegorzczak — 5636.

● W półfinale mistrzostw Polski modeli szybowców zdalnie sterowanych na zbożu rozegranych 22 czerwca w Jerzawie Sudeckim startowało 21 zawodników: 1. T. Jakubczyk — 2965, 2. J. Gruchol — 2887, 3. T. Siabicki — 2535, 4. B. Karpelan — 2448, 5. J. Spiridonow — 2373, 6. T. Kamiński — 2263.

11 instruktorzy tej placówki: Piotr Okoniewski, Leszek Razowski i Piotr Niedoba.

Wyniki w kat. F4S

1. Robert Fich — TU-2	— 2130 pkt.
2. Tomasz Rachwał — P-38	— 1705 pkt.
3. Dariusz Cieszyński — L-200	— 1349 pkt.
4. Sławomir Jata — UTWA-56	— 1106 pkt.
5. Artur Galecka — SBD	— 1052 pkt.

Wyniki w kat. F2A — 1,5 cm²

1. Tomasz Rachwał	— 139,53 km/h
2. Marcin Kuder	— 138,46 km/h
3. Robert Gardała	— 138,46 km/h
4. Robert Fich	— 137,40 km/h
5. Adam Miszczyk	— 120,00 km/h

Wyniki w kat. F4B

1. Tadeusz Suklenik — RWD 5B	— 2007 pkt.
2. Arkadiusz Dudek — RWD 5B	— 1904 pkt.
3. Tomasz Rachwał — Zlin 50L	— 1835 pkt.
4. Andrzej Maniak — P-40	— 1422 pkt.
5. Jarosław Hajduk — „Sopwith”	— 1357 pkt.

Wyniki w kat. F2B

1. Tomasz Wlazłowski	— 3788 pkt.
2. Zbigniew Zębik	— 3525 pkt.
3. Krzysztof Plekosz	— 3357 pkt.
4. Jarosław Woszkowski	— 2734 pkt.
5. Jarosław Hajduk	— 2681 pkt.

Wyniki w kat. F2C/S

1. Igor Zieliński i Paweł Rozbiewski	— 9'42"
2. Dariusz Cieszyński i Krzysztof Majer	— 12'24"
3. Robert Gardała i Jarosław Hajduk	
4. Robert Fich i Jarosław Woszkowski	

Klasyfikacja zespołowa

1. Pałac Młodzieży w Katowicach	— 760 pkt.
2. Pałac Młodzieży w Warszawie	— 480 pkt.
3. Klub „Zefir” w Dąbrowie Górniczej	— 375 pkt.
4. Dzielnicowy D.K. Radom-Idalin	— 190 pkt.
5. KWK „Staszic” w Katowicach	— 160 pkt.

ŁUCJA OŚLIŹŁO
Fot. Adam Różański



Zawodnicy Pałacu Młodzieży w Katowicach na starcie modeli predkich. Od lewej: Robert Fich, Piotr Okoniewski — instruktor, Marcin Kuder.



Ekipa zawodników z Dąbrowy Górniczej z makietą Mustanga.



Tomasz Rachwał ze swoim modelem Zlina 50L

● W Gdańsku 8 czerwca rozegrano półfinał mistrzostw Polski modeli szybowców zdalnie sterowanych na zbroczu.

1. P. Listewnik — 2989, 2. B. Maniński — 2903, 3. H. Pestka — 2802, 4. S. Jamroz — 2624, 5. K. Gorczyca — 2338.

● W Katowicach zostały rozegrane XXX jubileuszowe ogólnopolskie zawody modeli latających na uwięzi dla juniorów z placówek wychowania pozaszkolnego. Organizatorami zawodów był Pałac Młodzieży w Katowicach oraz Aeroklub Śląski. Oto zdobywcy trzech pierwszych miejsc w poszczególnych klasach: kl. F2C/S — 1. I. Zieliński/P. Rozbiewski — 9'42", 2. D. Cieszyński/K. Majer — 12'24", 3. R. Gardała/J. Hajduk — 5'03" — półfinał; kl. F4B — 1. T. Suklenik — 2007, 2. A. Dudek — 1904, 3. T. Rachwał — 1835; kl. F2B — 1. T. Wlazłowski — 3788, 2. Z. Zębik — 3525, 3. K. Plekosz — 3357; kl. F4S — 1. R. Fich — 2130, 2. T. Rachwał — 139,53, 2. M. Kuder — 138,46, 3. R. Gardała — 138,46. Zespołowo: 1. Pałac Młodzieży w Katowicach — 760, 2. Pałac Młodzieży w Warszawie — 480, 3. Klub „Zefir” SM „Lokator” w Dąbrowie Górniczej — 375, 4. Młodzieżowy Dom Kultury w Częstochowie — 100. Startowało 61 zawodników z 16 klubów modelarskich.

● Mistrzostwa świata modeli szybowców zdalnie sterowanych klasy F3B zostaną rozegrane 24 lipca do 2 sierpnia 1987 roku w miejscowości Osnabrück w RFN. Koszt udziału jednego zawodnika wynosi 300 DM, bez wyżywienia i zakwaterowania.

● W Rzeszowie zostały rozegrane 25 maja półfinały mistrzostwa Polski dla juniorów ze strefy południowej w klasie modeli akrobacyjnych na uwięzi, 1. A. Łuszczyński — 2278, 2. P. Kawalec — 860, 3. P. Treja — 287.

● W półfinale mistrzostw Polski w modelarstwie kosmicznym dla juniorów ze strefy południowej, rozegranym 18 maja w Piotrkowie Trybunalskim trzy pierwsze miejsca

w poszczególnych klasach zajęli: kl. S3A — 1. M. Michałowski — 725, 2. J. Mierza — 672, 3. J. Zolędz — 665; kl. S4B — 1. A. Wlazło — 119, 2. P. Cieszanowski — 82, 3. M. Samek — 82; kl. S6A — 1. A. Legatko — 293, 2. K. Salabura — 244, 3. P. Lasota — 210; kl. S7 — 1. H. Samek — 540, 2. B. Zmarz — 465, 3. T. Gratkowski — 450.

● W międzyklubowych zawodach rozegranych w Jugosławii w miejscowości Doboj 18–20 kwietnia wzięli udział na zaproszenie Aeroklubu „Doboj” modelarze z klubu modelarskiego „Zefir” z Dąbrowy Górniczej. Zawody zostały rozegrane w klasach modeli na uwięzi F2A, 2FC, F2D. W klasie F2A Tomasz Rachwał zdobył drugie miejsce, Andrzej Rachwał trzecie, a Jacek Sus był szósty.

● Ustalony został wstępny termin przeprowadzenia w przyszłym roku od 6 do 12 czerwca mistrzostw państw socjalistycznych w Modelarstwie Kosmicznym. Zawody jak wiadomo zostaną zorganizowane w Polsce, w Lesznie Wielkopolskim. Organizatorem będzie z upoważnienia Aeroklubu PRL Centrum Wyszkołenia Lotniczego. Mistrzostwa zostaną rozegrane w klasach S3A, S4B, S5C, S6A, S7 i S8E. W skład ekipy wejdzie: 9 zawodników, sędzia, kierownik i trener. Dodatkowo zaproszeni zostaną przedstawiciele prasy modelarskiej z poszczególnych państw. Przewiduje się udział ekip z Bułgarii, Czechosłowacji, Kuby, NRD, Rumunii, Węgier, ZSRR oraz dwóch ekip polskich.

● W Polsce w 1990 roku zaplanowano przeprowadzenie mistrzostw państw socjalistycznych modeli latających na uwięzi. Miejscem rozegrania imprezy będzie najprawdopodobniej Częstochowa, gdzie podobnie jak w roku 1978 zostały już rozegrane takie zawody, a w roku 1980 zostały przeprowadzone mistrzostwa

● We Wrocławiu 25 maja został rozegrany półfinał 51

Mistrzostw Polski Modeli Swoobodnie Latających dla seniorów ze strefy południowej. Startowało 83 zawodników, w tym 43 w klasie F1A, 27 w F1B i 13 w klasie F1C. Z powodu bardzo silnego wiatru organizatorzy ograniczyli maksymalny czas lotu do 120 sek. Oto wyniki osiągnięte przez trzech pierwszych zawodników kl. F1A — 1. J. Drożdż — 600-180-69, 2. J. Pakaj — 600-180-62, 3. J. Makuch — 600-180-53, kl. F1B — 1. E. Stawinoga — 600, 2. S. Kopacz — 575, 3. L. Iwaniszewski — 574; kl. F1C — J. Włodarczyk — 592, 2. J. Ochman — 587, 3. J. Sierpociwicz — 578.

● 11 maja w Bydgoszczy rozegrano półfinał mistrzostw Polski modeli latających na uwięzi w klasie F2B juniorów. Pierwsze miejsce zdobył J. Józwiak — 2522, 2. P. Krawczykiewicz — 2491, 3. J. Świątek — 1894, 4. J. Hajduk — 1848, 5. K. Pieńkosz — 1416.

● W Toruniu 25 maja zostały rozegrane Ogólnopolskie Zawody w Modelarstwie Kosmicznym o Memoriał J. Gagarina, które były zarazem półfinałem mistrzostw Polski dla juniorów ze strefy północnej. Oto wyniki w poszczególnych klasach: kl. S3A — 1. J. Nowak — 811, 2. R. Orłowski — 716, 3. K. Dutkiewicz — 644; kl. S4B — 1. P. Kobylanec — 569, 2. K. Świdzińska — 469, 3. M. Kalinowski — 385; kl. S6A — 1. T. Kominiak — 311, 2. R. Kotłowski — 282, 3. T. Potorski — 274; kl. S7. 1. S. Kubiak — 695, 2. M. Kalinowski — 650, 3. P. Popielarczyk — 642.

● W Ogólnopolskich Zawodach Modeli Makiet o Memoriał Z. Szajewskiego startowało 47 zawodników, w tym 32 juniorów i 15 seniorów. Zawody były jednocześnie półfinałem mistrzostw Polski. Oto zdobywcy trzech pierwszych miejsc w grupie juniorów: 1. K. Góról — 2832, 2. K. Murawski — 1800, 3. A. Walkow — 1738, seniorzy: 1. M. Kaziń — 2949, 2. P. Zachoszcz — 2469, 3. R. Dudek — 2269.

● W półfinale mistrzostw Polski rozegranym 25 maja we Wrocławiu dla juniorów ze strefy północnej, w klasie modeli akrobacyjnych F2B pierwsze miejsce zdobył J. Józwiak — 1662, 2. P. Krawczykiewicz — 1575, 3. J. Więckowski — 1462. Startowało 21 zawodników.

● Międzynarodowa Federacja Lotnicza przyznała za rok 1985 dyplom honorowy Alphonse Penauda znanemu austriackiemu modelarzowi Hanno Preterowi. H. Prettnier zwyciężył w 150 zawodach międzynarodowych w klasie modeli akrobacyjnych zdalnie sterowanych. Jest wielokrotnym mistrzem świata w tej klasie modeli.

● W półfinale mistrzostw Polski, w klasie modeli do walki powietrznej F2D rozegranym 25 maja w Wałbrzychu trzy pierwsze miejsca zdobyli — 1. Bogdan Cagan, 2. Piotr Chrobak, 3. Stefan Polanowski.

● 6 czerwca odbyło się spotkanie prezesa Aeroklubu PRL, gen. brg. pil. dr Władysława Hermaszewskiego z członkami prezydium Komisji Modelarstwa Aeroklubu PRL. W trakcie spotkania omówiono szereg spraw związanych z dalszym rozwojem polskiego modelarstwa lotniczego i kosmicznego. Postanowiono zorganizować IV Spotkanie Seniorów Modelarstwa w ramach tegorocznych obchodów 60-lecia sportu modelarskiego, nad którym protektorat honorowy objął gen. W. Hermaszewski. Ponadto omówiono zagadnienia związane z wprowadzeniem dodatków za posiadane uprawnienia instruktorskie, trenerskie i sędziowskie dla pracowników modelarstwa, reaktywowaniem centralnego ośrodka modelarstwa lotniczego, ponownego powołania kierownika wydziału modelarstwa Aeroklubu PRL funkcji delegata do C.I.A.M. — FAI, możliwości wprowadzenia na antenie TV programu o modelarstwie, oraz importu sprzętu do zdalnego sterowania modeli.

MISTRZOSTWA PAŃSTW SOCJALISTYCZNYCH W MODELARSTWIE KOSMICZNYM

W Rumunii, w miejscowości Suceava odbyły się 8–13 lipca br. kolejne Mistrzostwa Państw Socjalistycznych w Modelarstwie Kosmicznym. W mistrzostwach wzięły udział reprezentacje — Bułgarii, Czechosłowacji, Polski, Związku Radzieckiego oraz zespoły Rumunii A i B.

Regulamin zawodów przewidywał udział trzech zawodników z ekipy, w każdej kategorii, przy czym skład zawodniczy całego zespołu nie mógł przekraczać ośmiu osób. W każdej z siedmiu kategorii oprócz punktacji indywidualnej prowadzono również klasyfikację zespołową.

Zawody przeprowadzono na odległym od miasta o 13 kilometrów lotnisku sportowo-komunikacyjnym, gdzie codziennie w godzinach porannych i popołudniowych startowało i lądowało kilka samolotów rumuńskich linii lotniczych TAROM. Nie sprawiło to zresztą większych kłopotów, ani zawodnikom, ani organizatorom imprezy.

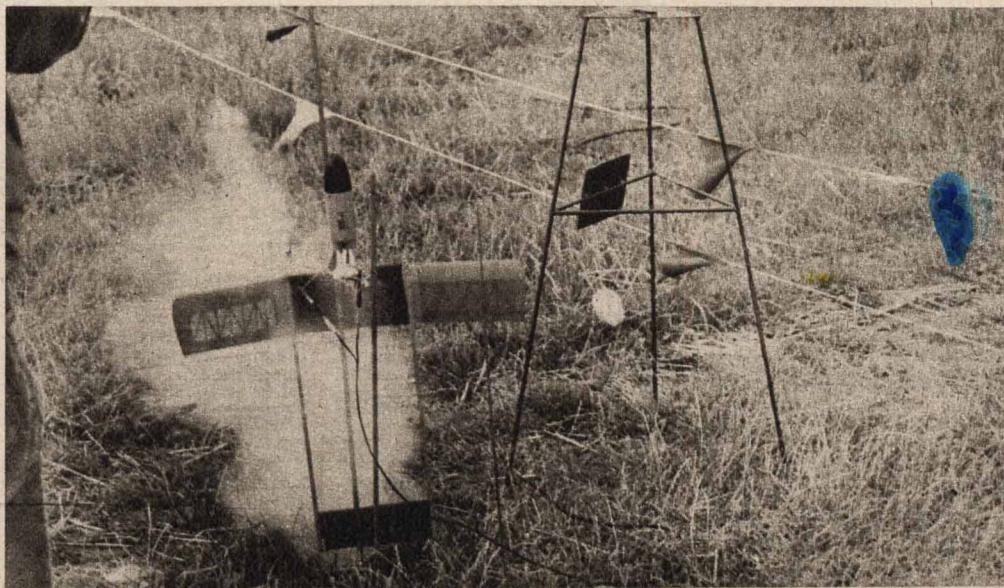
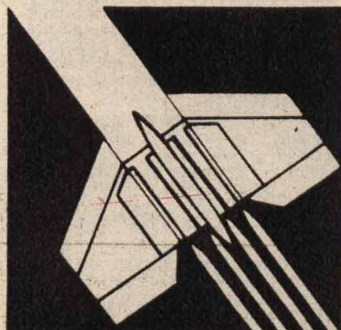
Mistrzostwa przebiegały w miłej i niezwykle koleżeńskej atmosferze jako, że spora część zawodników łączyły przyjacielskie stosunki od wielu lat. Równie wysoko można ocenić poziom sportowy większości z konkurencji, gdyż na ogół

o zwycięstwie decydowały dopiero dogrywki. Natomiast uzasadnione zastrzeżenia powszechnie wysuwano pod adresem Modelarskiej Federacji Rumunii za niewłaściwe ustalenie składu zespołu sędziowskiego w klasach makiet, gdzie obok sędziów — radzieckiego i polskiego, oceniano modele aż trzech arbitrów rumuńskich. Braku sędziów punktowych z Czechosłowacji i Bułgarii oficjalnie nie wyjaśniono do końca zawodów.

Mistrzostwa miały charakterystyczny przebieg — niemal każdy zespół zaliczył choćby jedno potknięcie, w którejś z kategorii. Czesi zajęli ostatnie miejsce w „spadochronach”, Rosjanie w „taśmie”, ale najdotkliwszej porażki doznali nasi zawodnicy w klasie dużych makiet S-7, gdyż w konkursie rozbili doszczętnie swoje modele Krzysztof Kos i Andrzej Łyżniak. Obaj nie zaliczyli lotu i ostatecznie uzyskali wyniki zerowe. Niespodzianką było zdobycie przez zespół wysokiego miejsca oraz zwycięstwo indywidualne w konkurencji rakiet wysokościowych, a stało się to głównie za sprawą nowych, doświadczalnych silników napędowych produkcji Jacka Tomaszewskiego z Otwocka. Nie zabrakło również Polaków w dogrywkach w innych klasach — Henryk Szendzielorz walczył z najlepszymi w „rogallach”, a Andrzej Drązkowski w klasie

HENRYK MELLER

Zdjęcia:
Zygmunt Janicki



Dobre wyniki juniorów w mistrzostwach Polski modeli kosmicznych

Aeroklub Ziemi Piotrkowskiej 13–15 czerwca 1986 r. przeprowadził mistrzostwa Polski w modelarstwie kosmicznym w klasach: S3A (rakietą czasową ze spadochronem — silnik 25 Ns), S4B (rakietoplan — silnik 5 Ns), S6A (rakietą czasową z taśmą — silnik 2,5 Ns) i S7 (makiety rakiet). Mistrzostwa rozegrano w ramach jubileuszu 60-lecia lotniczego sportu modelarskiego w Polsce.

W mistrzostwach uczestniczyło 3×48 zawodników zakwalifikowanych z dwóch stref eliminacyjnych. Każdy z zawodników mógł startować we wszystkich czterech klasach modeli. 14.06

przy doskonałych warunkach atmosferycznych zostały rozegrane trzy konkurencje: S3A, S6A i S4B. Dobra organizacja startów i zdyscyplinowanie zawodników umożliwiły sprawne rozegranie mistrzostw. Startami kierował główny sędzia M. Twardowski, a startowym i sędzią bezpieczeństwa był Ryszard Smoliński. W sobotę pracowała również komisja oceniająca makiety rakiet. Starty tych ostatnich zostały zaplanowane na niedzielę na lotnisku jednostki patronackiej Aer. Ziemi Piotrkowskiej w Tomaszowie, gdzie z okazji 75-lecia Zakładów Tworzyw Sztucznych w Tomaszowie Aer. Ziemi Piotrkowskiej zorganizował wystawę sprzętu lotniczego, pokazy akrobacji zespołowej i skoki spadochronowe. Pokazy te wzbudziły duże zainteresowanie przybyłej publiczności. Była to dobra propaganda sportu lotniczego.

Po zakończeniu pokazów została rozegrana konkurencja mistrzostw Polski — klasa S7 czyli makiety rakiet.

Na starcie stanęło 12 zawodników. Loty modeli były pechowe. Często zdarzały się awarie silników, które zniszczyły kilka modeli.

S3A zajął ostatecznie czwarte miejsce. Był więc o krok od medalu.

W trakcie uroczystości zakończenia mistrzostw — podczas rozdawania nagród zespołowych doszło do niezwykle sympatycznego wydarzenia. Organizatorzy imprezy dowiedziawszy się uprzednio, że nasz kierownik ekipy — Edward Kurowski obchodzi jubileusz pięćdziesięciu lat działalności modelarskiej uhonorowali tę okoliczność, wręczając jubilatowi dyplom oraz medal mistrzostw. Wywołało to prawdziwą lawinę gratulacji, które wraz z drobnymi upominkami składano na ręce znanego i lubianego w świecie modelarskim Edka Kurowskiego.

Następne mistrzostwa modeli kosmicznych krajów socjalistycznych odbędą się w Lesznie, toteż żegnaliśmy się ze wszystkimi przyjaciółmi, mówiąc do zobaczenia w Polsce!

Wyniki:

Klasa S-6-A (rakiety czasowe opadające na taśmie):

- | | |
|--------------------------|------------|
| 1. N. Gheorghe Rumunia B | — 527 pkt. |
| 2. T. Dorin Rumunia A | — 510 pkt. |
| 3. T. Gheorghe Rumunia B | — 497 pkt. |

Zespołowo:

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|-------------------------------|
| 1. Rumunia B — 1412 pkt. | 2. Rumunia A — 1395 pkt. | 3. Czechosłowacja — 1241 pkt. |
|--------------------------|--------------------------|-------------------------------|

Klasa S3A (rakiety czasowe opadające na spadochronie):

- | | |
|-----------------------|--------------|
| 1. A. Koreapin, ZSRR | 900+381 pkt. |
| 2. G. Lulw Bułgaria | 900+286 pkt. |
| 3. T. Radoew Bułgaria | 900+227 pkt. |

Zespołowo:

- | | | |
|---------------------|-------------------------|--------------------------|
| 1. ZSRR — 2657 pkt. | 2. Bułgaria — 2610 pkt. | 3. Rumunia B — 2240 pkt. |
|---------------------|-------------------------|--------------------------|

Klasa S8E (rakieto-szybowce zdalnie sterowane)

- | | |
|-------------------------|-----------|
| 1. J. Pawłow Bułgaria | 1080 pkt. |
| 2. W. Tendera Polska | 862 pkt. |
| 3. M. Georgiew Bułgaria | 747 pkt. |

Zespołowo:

- | | | |
|-------------------------|-----------------------|-------------------------------|
| 1. Bułgaria — 2397 pkt. | 2. Polska — 2093 pkt. | 3. Czechosłowacja — 1000 pkt. |
|-------------------------|-----------------------|-------------------------------|

Klasa S4B (rakietoplany)

- | | |
|----------------------------------|--------|
| 1-5. S. Gerenczer Czechosłowacja | — 1080 |
| 1-5. J. Firsov ZSRR | — 1080 |
| 1-5. T. Gheorghe Rumunia B | — 1080 |

Zespołowo:

- | | | |
|-------------------------------|---------------------|--------------------------|
| 1. Czechosłowacja — 2115 pkt. | 2. ZSRR — 1855 pkt. | 3. Rumunia B — 1737 pkt. |
|-------------------------------|---------------------|--------------------------|

Klasa S7 (makiety rakiet)

- | | | |
|--------------------------------|-----------|------------|
| 1. A. Kloczkow ZSRR | Sojuz | — 848 pkt. |
| 2. A. Korczagin ZSRR | Sojuz | — 837 pkt. |
| 3. S. Gerenczer Czechosłowacja | Saturn Ib | — 828 pkt. |

Zespołowo:

- | | | |
|---------------------|------------------------|-------------------------|
| 1. ZSRR — 2484 pkt. | 2. Rumunia — 2355 pkt. | 3. Bułgaria — 2349 pkt. |
|---------------------|------------------------|-------------------------|

Klasa S1A (rakiety wysokościowe)

- | | |
|-------------------------|-----------|
| 1. W. Maciołek Polska | 774,17 m. |
| 2. A. Drązkowski Polska | 765,67 m. |
| 3. A. Korrapin ZSRR | 720,92 m. |

Zespołowo:

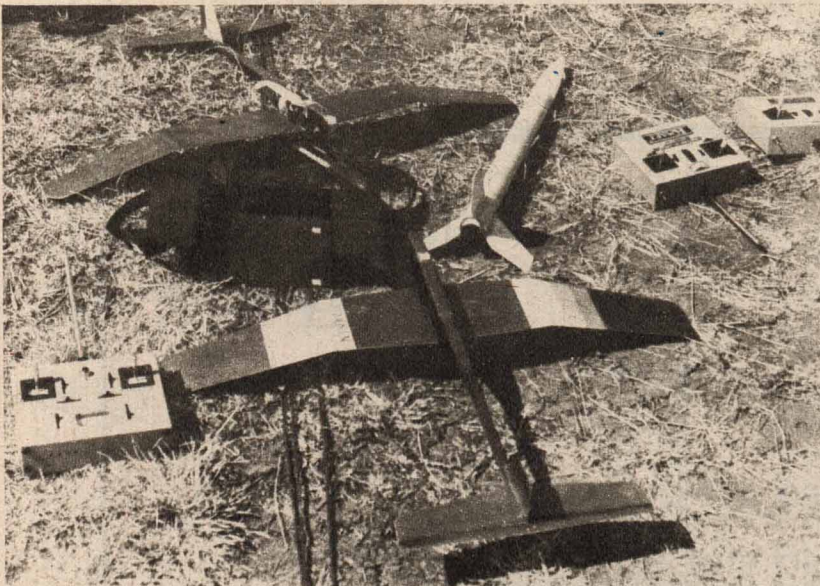
- | | | |
|------------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| 1. Polska — 2174,48 m. | 2. Zw. Radziecki — 2016,28 m. | 3. Czechosłowacja — 1746 m. |
|------------------------|-------------------------------|-----------------------------|

Klasa S5C (makiety wysokościowe)

- | | |
|--------------------------------|-------------|
| 1. V. Kökössy Rumunia B | — 1278 pkt. |
| 2. I. Kökössy Rumunia B | — 1255 pkt. |
| 3. G. Konstantinesku Rumunia B | — 1191 pkt. |

Zespołowo:

- | | | |
|--------------------------|-------------------------------|-----------------------|
| 1. Rumunia B — 3724 pkt. | 2. Czechosłowacja — 2569 pkt. | 3. Polska — 2181 pkt. |
|--------------------------|-------------------------------|-----------------------|



Silniki do makiet są wielką bolączką modelarstwa kosmicznego, ponieważ dla tej klasy modeli muszą być one w 100% pewne. Brak dobrych silników już spowodował spadek liczby modelarzy zajmujących się budową makiet, pojazdów kosmicznych.

A oto czołowe miejsca zawodników wraz z wynikami:

Klasa S3A

- | |
|---|
| 1. Michalecki Mateusz Aer. Kielecki — loty: 240 + 300 + 360 = 900 |
| 2. Potorski Tomasz Aer. Grudziądzki — loty: 237 + 300 + 360 = 887 |
| 3. Michalik Zbigniew Aer. Podhalański — loty: 240 + 166 + 360 = 766 |

Klasa S4B

- | |
|--|
| 1. Dutkiewicz Krzysztof, Aer. Gdański — loty: 135 + 240 + 216 = 591 |
| 2. Łapiński Mirosław Aer. Z. Mazowieckiej — loty: 116 + 050 + 300 = 466 |
| 3. Świdzińska Katarzyna Aer. Z. Mazowieckiej — loty: 103 + 240 + 083 = 426 |

Klasa S6A

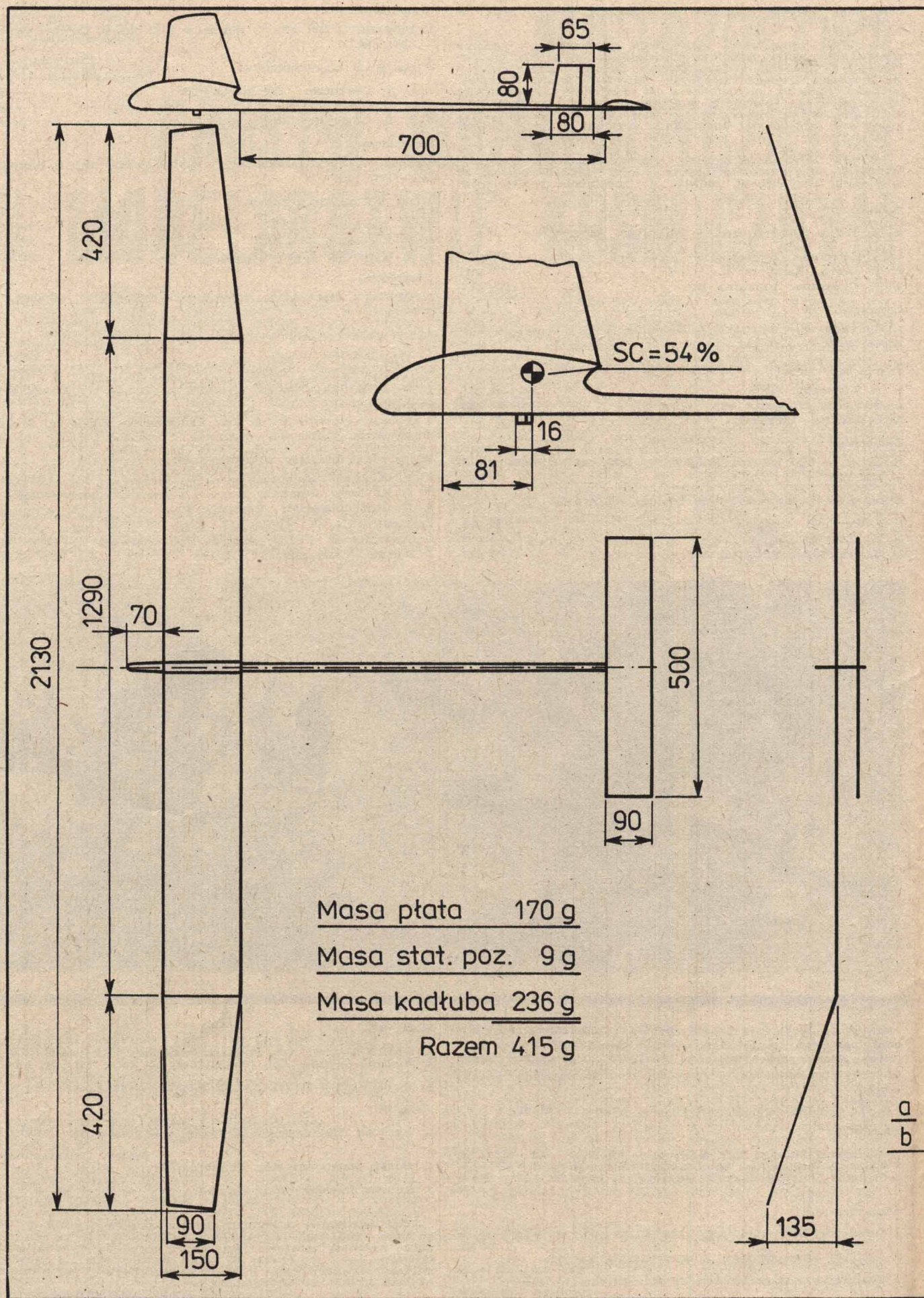
- | |
|--|
| 1. Wójcik Andrzej Aer. Podhalański — loty: 119 + 118 + 100 = 337 |
| 2. Michalik Witold Aer. Podhalański — loty: 120 + 101 + 085 = 306 |
| 3. Michalczyński Marek Aer. Pomorski — loty: 068 + 127 + 083 = 278 |

Klasa S7

- | |
|---|
| 1. Maciołek Waldemar Aer. Gdański — punkty za wykon. 793 + lot 63 = 856 |
| 2. Samek Magdalena Aer. Podkarpacki — 683 + lot 63 = 746 |
| 3. Kubiak Sławomir Aer. Słupski — 690 + lot 45 = 735 |
- rakietą „Diamant BP4”
rakietą „Saturn” IB
rakietą „Meteor 2”

Nowi mistrzowie otrzymali medale, dyplomy, puchary. Mistrzostwa pod względem sportowym trzeba uznać za udane, a dobre rezultaty sportowe juniorów są wynikiem solidnej pracy instruktorów z młodzieżą. W czasie startów dała się zauważyć większa samodzielność młodych zawodników i sprawniejsza obsługa modeli na wyrzutniach.

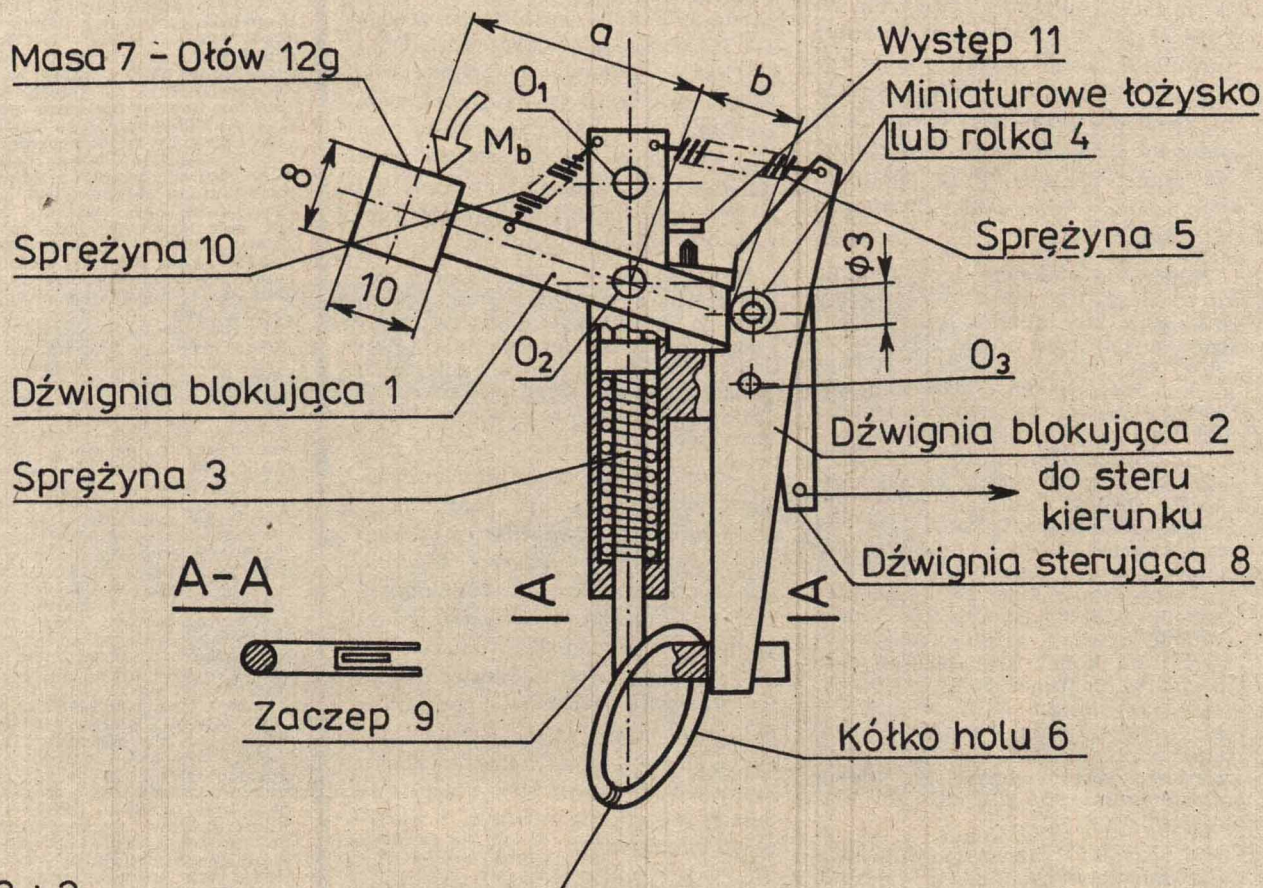
EDWARD KUROWSKI



Profil płata – Göttingen – 499

Profil statecznika poz. Göttingen 517

Bezwładnościowy hak dynamiczny
(idea)



2,3 ÷ 3

Model szybowca klasy F1A Mistrza Świata

Podz.1:10; 2:1	konstr. LIANG YUE – Chiny	Il. ark. 1
1986.04.21	opr. Stanisław Kubit	Nr. ark.1

Podczas ubiegłorocznych Mistrzostw Świata Modeli Swobodnie Latających rozegranych w Livnie (Jugosławia) w klasie FIA zwyciężył zawodnik chiński Liang Yue wynikiem $1260 + 240 + 300 + 360 + 405$. Jak pamiętamy podczas tych mistrzostw doskonale spisali się również polscy modelarze, uzyskując drużynowo brązowy medal. Ostatnio w prasie zachodniej ukazało się kilka skąpych informacji na temat zwycięskiego modelu, które zebrane w jedną całość powinny zainteresować naszych modelarzy.

Szybowiec Liang Yue posiada dość dużą rozpiętość skrzydeł, krótki przód kadłuba oraz typowy statecznik poziomy usytuowany na dużym ramieniu. Skrzydła z obustronnym kesonem wyposażone są w dźwigar główny, wzmocniony włóknom węglowym szerokości 5 mm. Krawędzie natarcia, spływu, żeberka oraz pokrycie kesonu wykonane zostały z azjatyckiego drzewa Tung. Skrzydła są oklejone papierem i sześciokrotnie lakierowane. Nitkowy turbulator został przyklejony w odległości 18 mm od noska. Statecznik poziomy klasycznej konstrukcji, pionowy o raczej małej powierzchni. Na temat kadłuba, poza ogólnymi wymiarami, brak dokładniejszych informacji.

Niezwykle ciekawie i oryginalnie rozwiązany jest hak dynamiczny działający na zupełnie innej zasadzie, aniżeli haki znane dotychczas. Otóż, jak zapewne wiemy, w hakach klasycznych odblokowanie pozwalające na wyczepienie modelu jest wynikiem działania na zaczep haka poprzez hol dużej siły (25–35 N). W haku, który już od sześciu lat stosują Chińczycy (patrz rysunek) odblokowanie następuje na skutek działania momentu bezwładności generowanego przez dodatkową masę w trakcie „wystrzelenia” modelu z holu. Dodatkową masę stanowi kawałek ołowiu (7) usytuowany na końcu jednego ramienia dźwigaru blokującego (1). Moment statyczny dźwigni (1) wynikający z jej niewyważenia, kompensowany jest sprężynką (10), a także momentem, jaki powstaje na skutek oddziaływania na nią dźwigni blokującej (2).

W pozycji — jak na rysunku, hak jest zablokowany. Ścięty ukośnie koniec dźwigni (1) opiera się o rolkę, lub łożysko (4), która jest do niego dociskana sprężyną (5). Rolka umieszczona jest na dźwigni (2), której dolny koniec wchodzi w wycięcie zaczepu haka, lecz wycięcie to nie stanowi — jak w hakach klasycznych, elementu blokującego. Hak zablokowany jest jedynie odpowiednim ustawieniem końca dźwigni (1) względem rolki (4), dźwigni (2).

Hak może się obracać wokół osi (O_1) i tym samym, za pośrednictwem dźwigni sterującej (8) oraz linki łączącej, wpływać na wychylenie steru kierunku. W takiej pozycji haka model może się wznosić na holu od góry lub opadać zataczając kręgi.

Z chwilą podjęcia decyzji o starcie dynamicznym zawodnik rozpędza model. Na masę (7) zaczyna działać przyspieszenie, lecz dźwignia (1) nie obraca się jeszcze względem osi (O_2), gdyż wartość momentu bezwładności nie jest duża. W miarę, jak podczas rozpędzania na hak działa coraz większa siła, zaczep haka przesuwają się w dół i sprężyna (3) o wstępnym naciągu ok. 35 N jest ściskana. Przy odpowiednim przesunięciu w dół zaczepu występ (11) wychyla dźwignię sterującą (8) i model zaczyna wchodzić w zakręt. Po nabraniu dużej prędkości, na możliwie maksymalnej wysokości zawodnik wyrzuca z ręki hol. Moment bezwładności Mb o zwrocie jak na rysunku osiąga na tyle dużą wartość, że dźwignia (1) obraca się wokół osi (O_2) i jej koniec wysuwa się spod rolki (4). Dźwignia (2) pod wpływem sprężyny (5) obraca się wokół osi (O_3) i odblokowuje hak. Kółko holu zsuwa się z zaczepu i model po przejściu do normalnej pozycji rozpoczyna lot ślizgowy.

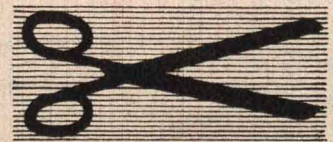
Hak tego typu może działać poprawnie przy bardzo precyzyjnym wykonaniu i maksymalnym zmniejszeniu sił i momentów tarcia suchego występujących w miejscach styku i osiach obrotu elementów odpowiedzialnych za właściwe działanie blokady.

Główną zaletą tego typu rozwiązania wydaje się być jego mała wrażliwość na ewentualne uderzenia wiatru zwiększające wielkość siły napięcia holu. W klasycznych hakach zdarzają się w takich przypadkach niezamierzone odblokowania. Więcej na temat takiego haka będzie można powiedzieć po praktycznym sprawdzeniu jego działania, do czego namawiam modelarzy lubiących stosować w swoich modelach techniczne nowinki i nietypowe rozwiązania.

Na zakończenie opisu mistrzowskiego modelu warto jeszcze dodać, że posiadał on zmniejszony kąt zaklinowania statecznika poziomego w locie na holu. Do pozycji poziomej powracał statecznik w 1 s po wyczepieniu z holu.

Opracował na podstawie „Thermik Sense”
STANISŁAW KUBIT

KONKURS MODELI KARTONOWYCH



W latach trzydziestych jednym z ciężkich samolotów bombowych eksplloatowanym w lotnictwie Związku Radzieckiego był czterosilnikowy TB-3 (ANT-6) opracowany w biurze konstrukcyjnym A. Tupolewa. Po wprowadzeniu do produkcji seryjnej i eksploatacji samolotów TB-3 (tj. ciężkich bombardierów) — trzeci biuro Tupolewa otrzymało polecenie zbudowania jego następcy, który byłby nowoczesniejszy i posiadałby lepsze osiągi. W biurze Tupolewa pracowało kilka zespołów — brygad, które opracowywały różne samoloty. Brygada nr 2, którą kierował Władimir Petlakow konstruowała ciężkie samoloty bombowe. Od 1934 r. Petlakow był zastępcą Tupolewa.

Projektowanie nowego, ciężkiego samolotu bombowego — czterosilnikowego brygada Petlakowa rozpoczęła w lipcu 1934 r. Samolot otrzymał oznaczenie ANT-42 (Andrej Nikołajewicz Tupolew — czterdziesta druga konstrukcja biura Tupolewa). Mimo, że samolot ANT-42 posiadał ogólny układ podobny do samolotu TB-3 różnił się znacznie od niego. Posiadał krytą kabinę załogi, podwozie chowane w locie, a pokrycie całości samolotu stanowiła gładka blacha. W wykonaniu samolotu zastosowano nowe technologie oraz nowe materiały, będące w tamtych latach ogromnym krokiem naprzód w dziedzinie konstrukcji samolotów.

Samolot wyposażony w silniki AM-34FRN (po 882 kW). Silniki te nie posiadały sprzężarek. W celu poprawienia sprawności silników na dużych wysokościach — ponieważ było to myśłą przewodnią konstruktorów — wyposażono je w centralną sprężarkę, którą napędzał silnik lotniczy M-100 (625 kW). Zespół ten umieszczono w kadłubie. Pierwszy egzemplarz samolotu ANT-42 ukończono jesienią 1936 r. Pierwszy lot na tym samolocie wykonali M. Gromow i N. Rybko 27 grudnia 1936 roku. Początkowo loty wykonywano bez pracującej sprężarki. W kolejnym locie 11 sierpnia 1937 roku wykonano lot z pracującą sprężarką. Na wysokości 8.000 m osiągnięto prędkość 403 km/h, a najwyższy osiągnięty pułap wyniósł 10.800 m. Swymi osiągnięciami samolot ANT-42 prze-



Spółdzielczy Dom Kultury „Korelat-2” Spółdzielni Mieszkaniowej „Zacisze”, w „Oleśnicy” oraz Klub Modelarstwa Redukcyjnego organizuje 8—9 listopada 1986 r. IV Ogólnopolski Konkurs Kartonowych Modeli Redukcyjnych.

W konkursie mogą wziąć udział modelarze indywidualni, kluby i modelarnie. Konkurs obejmuje kartonowe modele redukcyjne wszelkiego sprzętu latającego, kołowego i pływającego wykonane od podstaw lub z oryginalnych wycinanek polskich lub zagranicznych (z ewentualnymi przeróbkami). Jeden modelarz może wystawić ma-

ksymalnie dwa modele z tym, że jeden w danej klasie. Konkurs będzie przeprowadzony w trzech grupach wiekowych: do 12 lat, 12—16 lat, powyżej 16 lat, z uwzględnieniem klas modeli (samoloty, pojazdy, okręty i statki oraz żaglowce).

Zgłoszenia będą przyjmowane do 10 października 1986 r. na adres: Spółdzielczy Dom Kultury „Korelat-2”, 56-400 Oleśnica ul. Kochanowskiego 5, z dopiskiem — Konkurs Modeli Kartonowych.

Dla zainteresowanych osób, modelarni i klubów organizator prześle szczegółowe informacje wraz z regulaminem.

Fot. A. Bobik

wyższal istniejące ciężkie bombowce, a pod względem prędkości dorównywał samolotom myśliwskim. Na nieobciążonym samolocie P. Stefanowski osiągnął w 1937 r. rekordową wysokość 12.000 m. Drugi poprawiony egzemplarz bombowca, tzw. dubler rozpoczęto projektować w kwietniu 1936 r. Pierwszy lot na nim wykonano w lipcu 1938 r. Konstrukcja została wzmocniona. Otrzymał doskonałe silniki AM-34FRNW i M-100A. Zwiększono pojemność zbiorników paliwa z 8250 kg do 8750 kg. Ciężar własny samolotu wzrósł o 635 kg. Egzemplarz ten posiadał osiągi

i z własnymi sprężarkami. Takimi okazały się silniki wysokościowe opracowane przez biuro A. Mikulina AM-35 (825/kW) oraz doskonałe AM-35A (882 kW) stosowane w samolotach myśliwskich MiG-3. W dalszej produkcji zwiększono moc silników AM-35A do 993 kW. W tej sytuacji silnik M-100 okazał się zbyt ciężki, a jego usunięcie zwiększyło ciężar użyteczny samolotu. Produkcję seryjną samolotów z silnikami AM-35A rozpoczęto w 1940 r. Z chwilą wejścia do służby wojskowej samolot otrzymał oznaczenie TB-7. W produkcji seryjnej, którą kontynuowano w

Od 1942 r. eksperymentalnie stosowano na samolotach TB-7 różne silniki: cztery AM-37, dwa AM-37 i dwa M-82, cztery M-30, cztery M-82F, cztery M-82FNW oraz cztery M-105. W 1943 roku w niektórych samolotach zastosowano silniki M-82 (978 kW) a następnie ASz-82FN (1360 kW). Z tymi silnikami samolot osiągał prędkość maksymalną 450 km/h, a zasięg wzrósł do 6.000 km. Silniki te opracowano w biurze A. Szewcowa i stosowano w samolotach Su-2 (M-82), Ła-7 oraz Tu-2. Podczas produkcji seryjnej w okresie wojny wykonano łącznie 93 egzemplarze samo-

(Awiacji Dalniewo Diejstwa). Brały one udział w pierwszych nocnych nalotach na Berlin w 1941 r. zadając kłopoty niemieckiej propagandzie, która głosiła światu, że lotnictwo radzieckie nie istnieje. W maju 1942 r. Pe-8 pod dowództwem pułkownika Pusepa dokonał przelotu z Moskwy do Londynu i Waszyngtonu oraz z powrotem, przewoząc radziecką delegację rządową z ministrem spraw zagranicznych W. Molotowem. Przez cały okres wojny Pe-8 brały udział w nalotach — głównie nocnych, na głębokie tyły nieprzyjaciela. Celem ataków były lotniska, zgromadzenia wojsk oraz obiekty przemysłowe. Między innymi w sierpniu 1942 r. samoloty Pe-8 wspólnie z bombowcami Jer-2 i Il-4 startując z lotnisk 8 Armii Powietrznej gen. Chriukina bombardowały w rejonie Stalingradu niemieckie bazy zaopatrzeniowe na lotniskach w Taganrogu, Daniecku i Rostowie. O zmierzchu 28 października 1942 z kilku lotnisk położonych na wschód od Wołgi wystartowało około 100 samolotów (Jer-2, Il-4 i Pe-8) z 270 Dywizji Lotnictwa Bombowego Dalekiego Zasięgu, dokonując nalotu na bazy Luftwaffe w Turowie, Karpowce, Prudboju, Nieżnie-Kunsku i Amskaju. Następnej nocy samoloty Pe-8 oraz Il-4 z 24 Dywizji dokonały ponownego nalotu na te cele.

Bombardowano także cele w Niemczech, Gdańsku, Prusach Wschodnich oraz rafinerie ropy naftowej w proflaszystowskiej Rumunii. Podczas bitwy o Moskwę Pe-8 bombardowały lotniska zajęte przez Niemców. W lipcu 1943 r. na Łuku Kurskim specjalnymi bombami pięć tonowymi atakowano zgromadzone cele wroga.

Po zakończeniu wojny samoloty Pe-8 „zdemobilizowane” służyły do prób w rozwoju nowej techniki lotniczej oraz w lotnictwie cywilnym. Jako samoloty transportowe latały głównie w lotnictwie polarnym. W 1952 r. Bohater Związku Radzieckiego W. Zadkow przetransportował samolotem Pe-8 ekipę naukowców w rejon Arktyki do stacji „Biegun Północny — 2”. W służbie cywilnej przetrwały do 1955 r.

cdn

BENEDYKT KEMPSKI

Samolot bombowy Pe-8



nieto niższe niż pierwszy prototyp. Na podstawie doświadczeń z drugim prototypem wykonano serię 5 samolotów doświadczalnych. Na nich m.in. próbowano warianty uzbrojenia strzeleckiego, wyposażenia, zasięgu i innych parametrów. Podczas prób samolot wykazał się dobrymi własnościami i osiągniętymi — odpowiadał potrzebom aktualnych wymogów wojsk lotniczych.

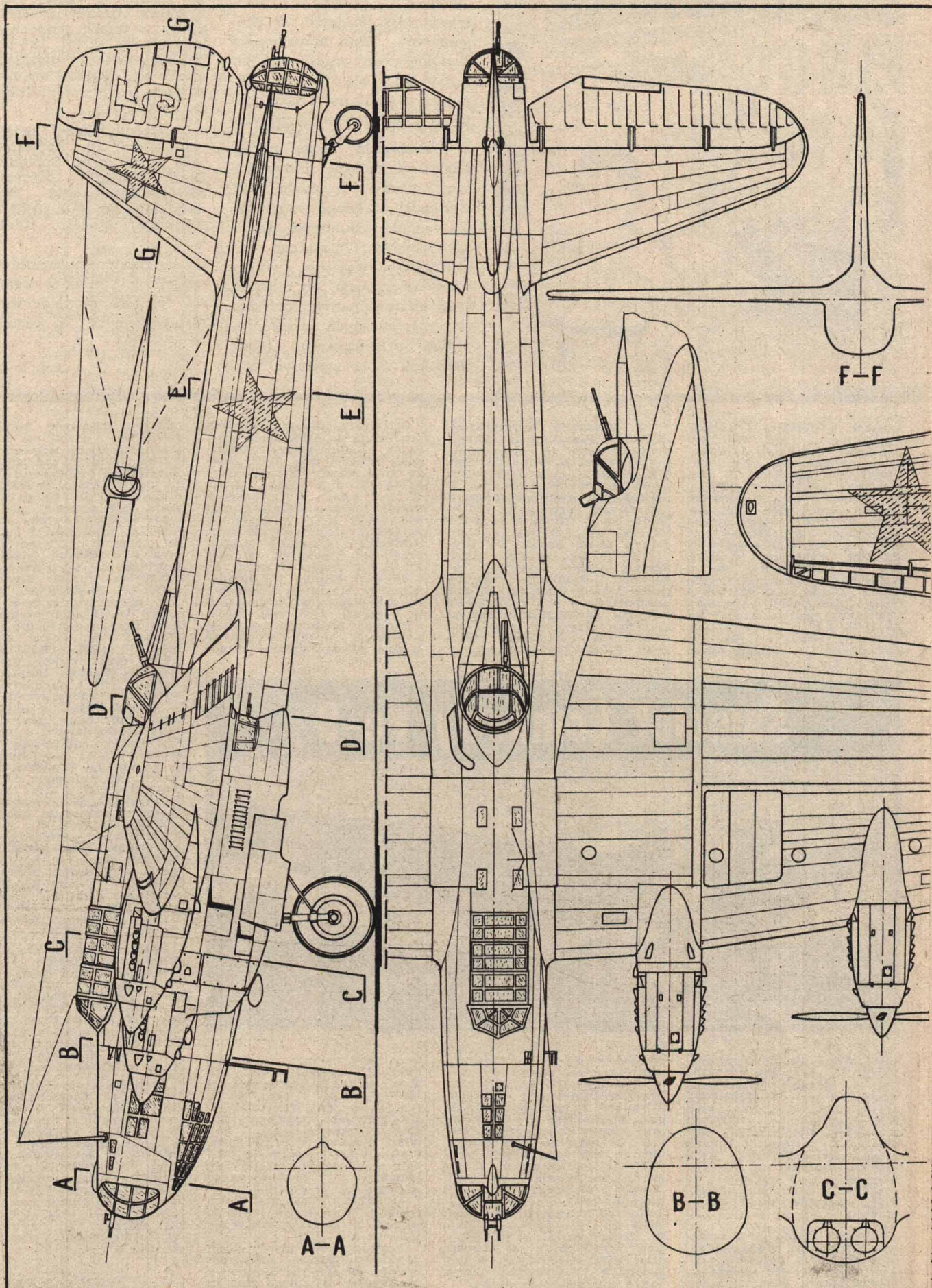
Jednakże eksploatacja samolotu z silnikami napędzającymi sprężarkę była dość kłopotliwa. Dla samolotu potrzebne były silniki o większej mocy

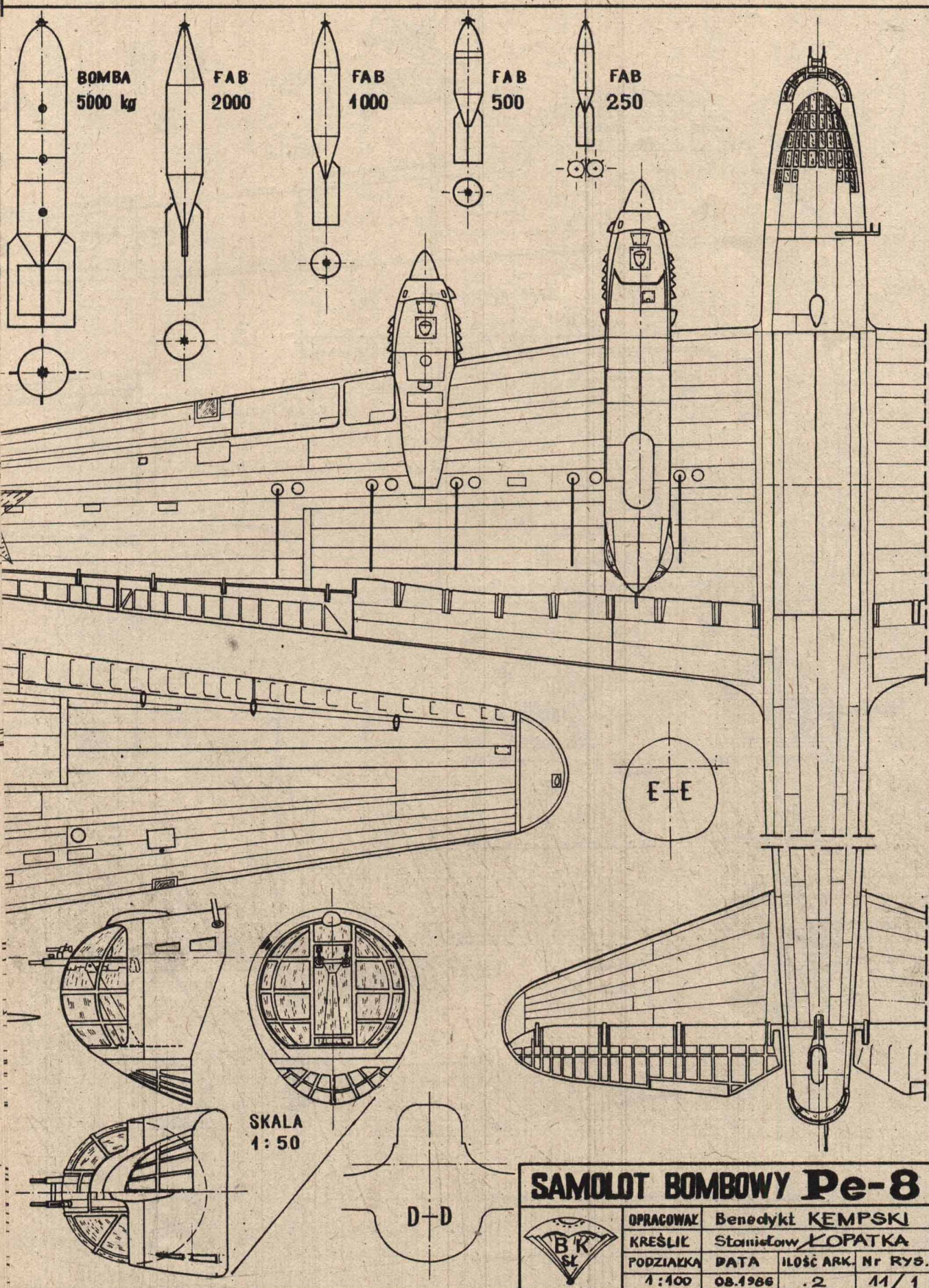
Zakładzie nr 22 w Moskwie stosowano też silniki wysokoprężne M-40 (735 kW) opracowane w Centralnym Instytucie Silników Lotniczych (CIAM) pod kierunkiem W. Jakowlewa. Silniki wysokoprężne mimo, że były bardziej ekonomiczne niż benzynowe, okazały się dość zawodne. I tak w drugim nalocie nocnym na Berlin przeprowadzonym 9—10 sierpnia 1941, z 18 samolotów wyposażonych w silniki M-40 do celu doleciało tylko 11. Próba zastosowania silników wysokoprężnych Acz-30B (1103 kW) stosowanych w samolotach bombowych Jer-2 także nie zdała egzaminu.

lotu TB-7, z tego w służbie liniowej eksploatowano 79. Mała produkcja tych samolotów wynikała z tego, że w tym czasie Związek Radziecki nie rozwijał ciężkiego lotnictwa strategicznego lecz tylko myśliwskie i frontowe. Stąd silniki stosowane w TB-7 były potrzebne bardziej do samolotów preferowanych wówczas w produkcji.

Po śmierci Petiakowa, który zginął w katastrofie lotniczej w 1942 r. samolot oznaczono jako Pe-8.

Samoloty Pe-8 (TB-7) znajdowały się głównie na wyposażeniu 45 Dywizji Lotnictwa Bombowego Dalekiego Zasięgu

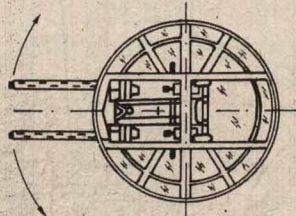
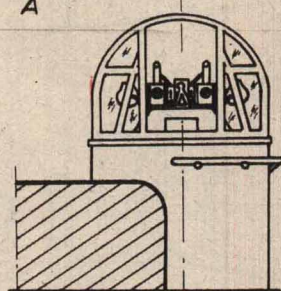
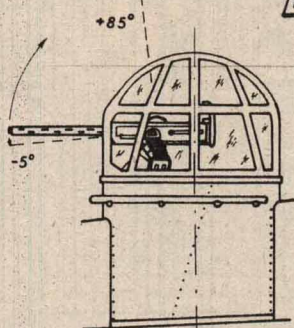
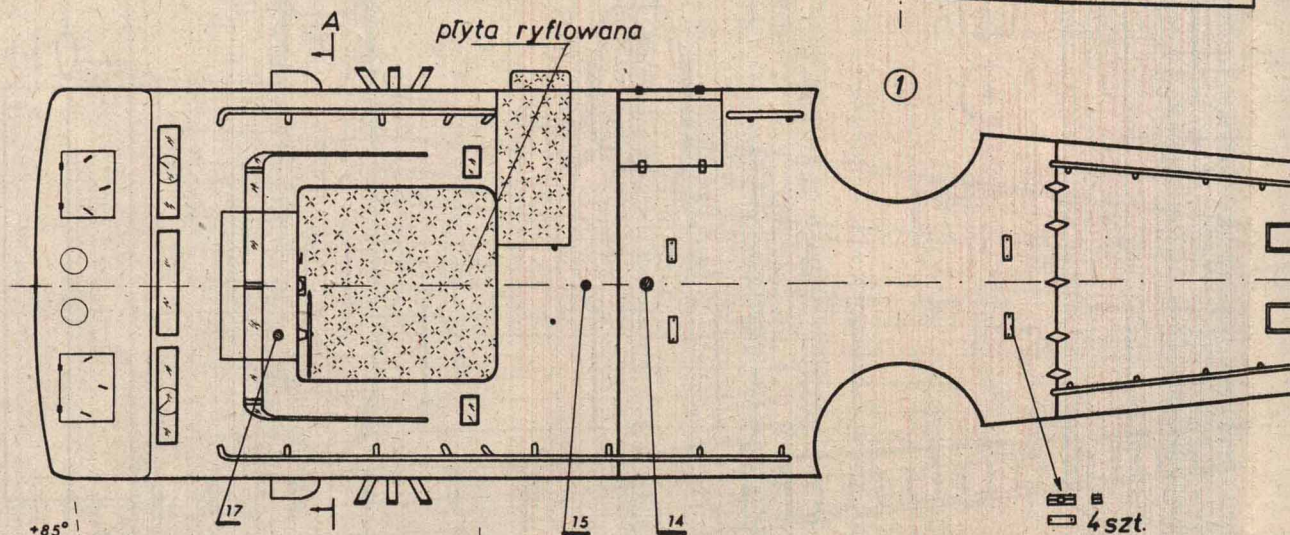
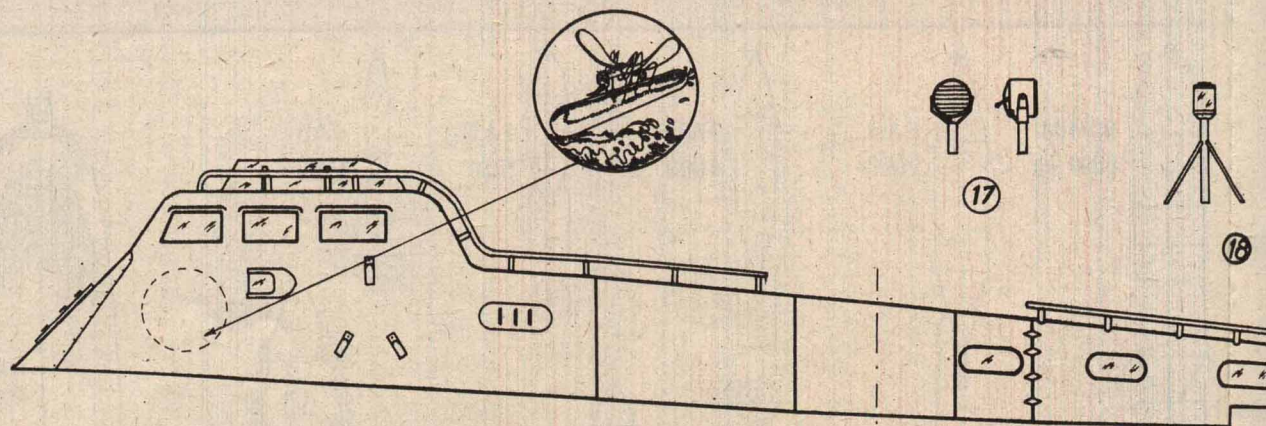




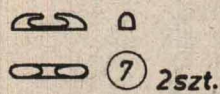
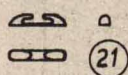
SAMOLOT BOMBOWY Pe-8



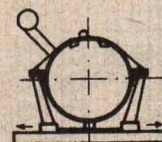
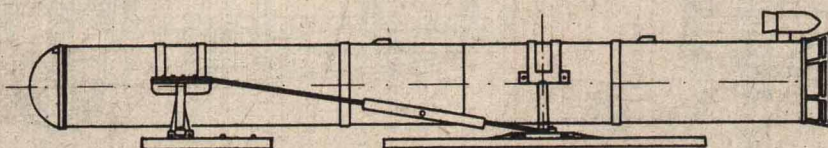
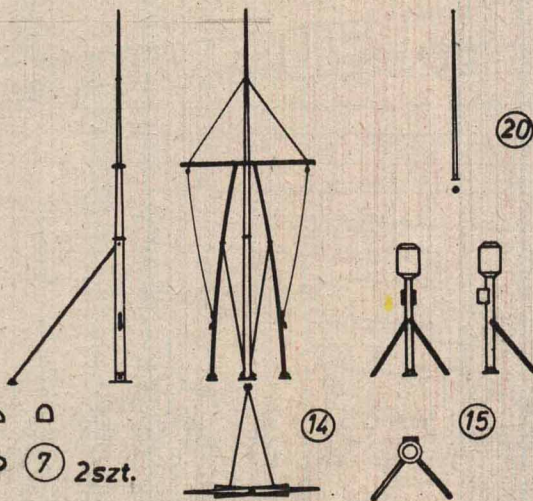
OPRACOWAŁ	Benedykt KEMPSKI		
KREŚLIŁ	Stanisław KOPATKA		
PODZIAŁKA	DATA	ILOŚĆ ARK.	Nr RYS.
1:400	08.1986	.2	11/1



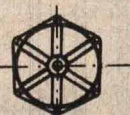
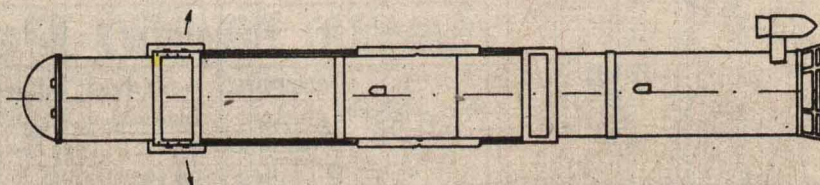
2 2 szt.



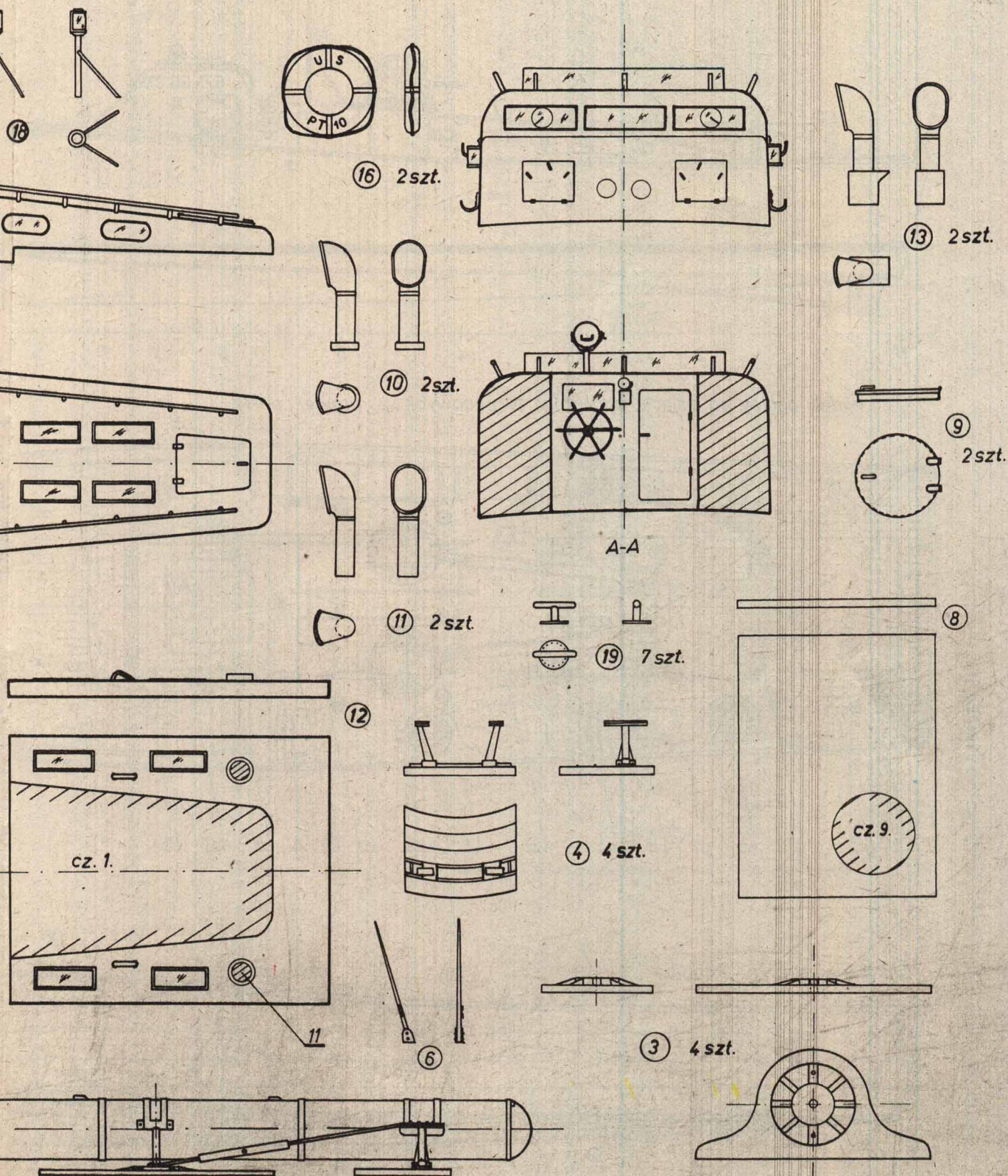
7 2 szt.



5 4 szt.



5 4 szt.



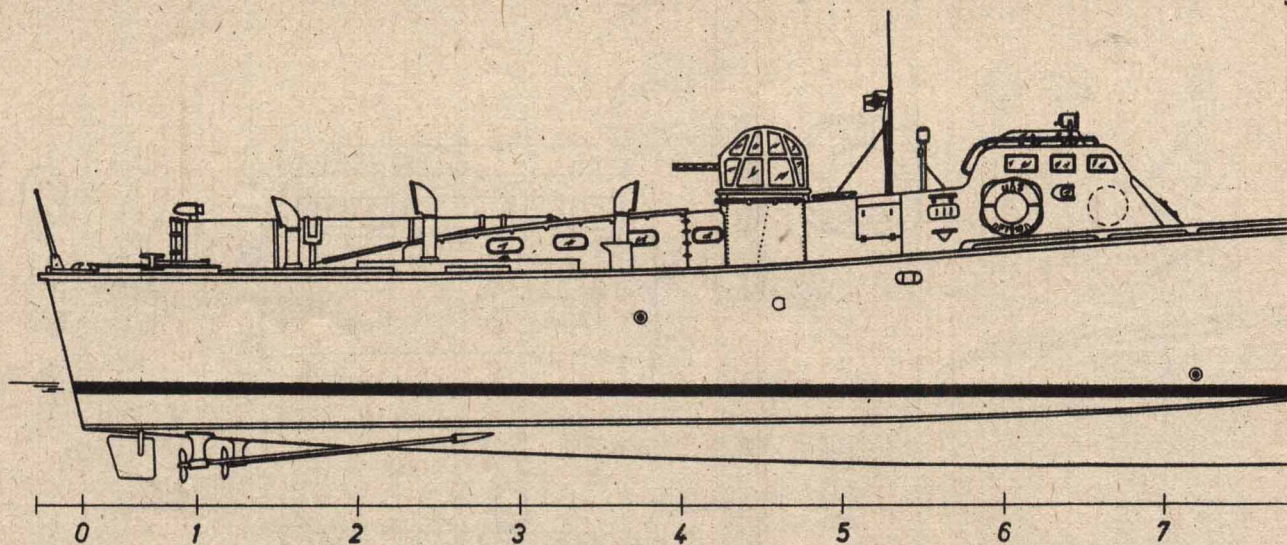
Podziałka

Kuter torpedowy „Elco 70”

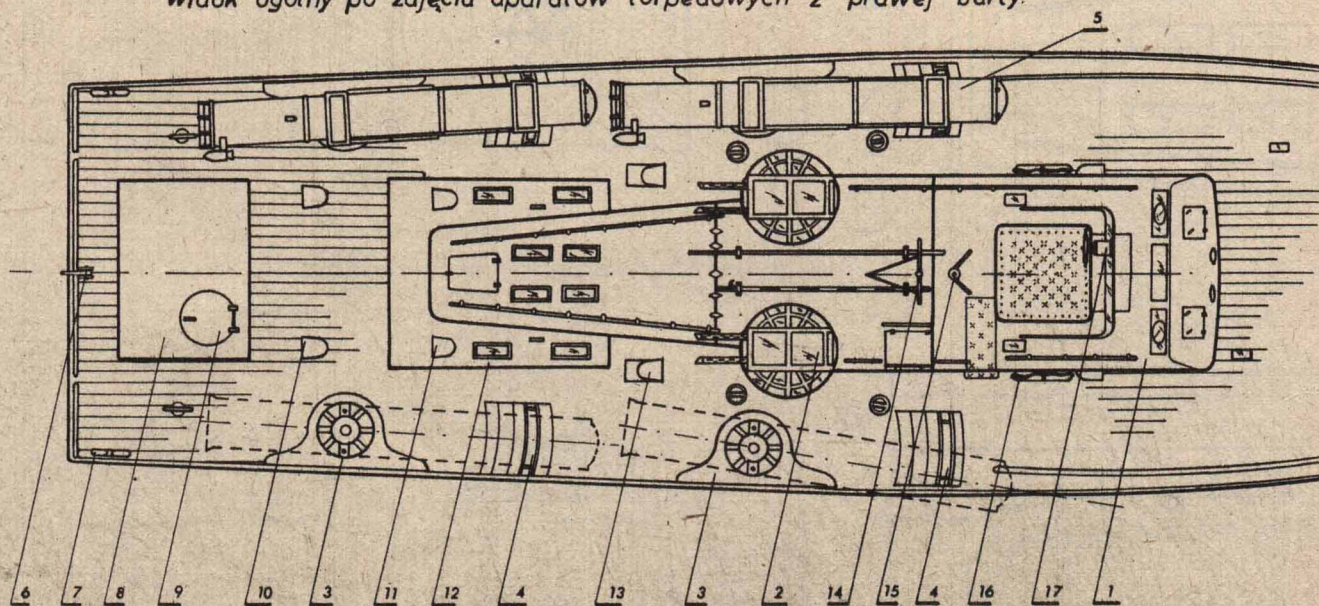
Opracował: KRZYSZTOF WOLFRAM

RYSUNEK MODELARSKI ©

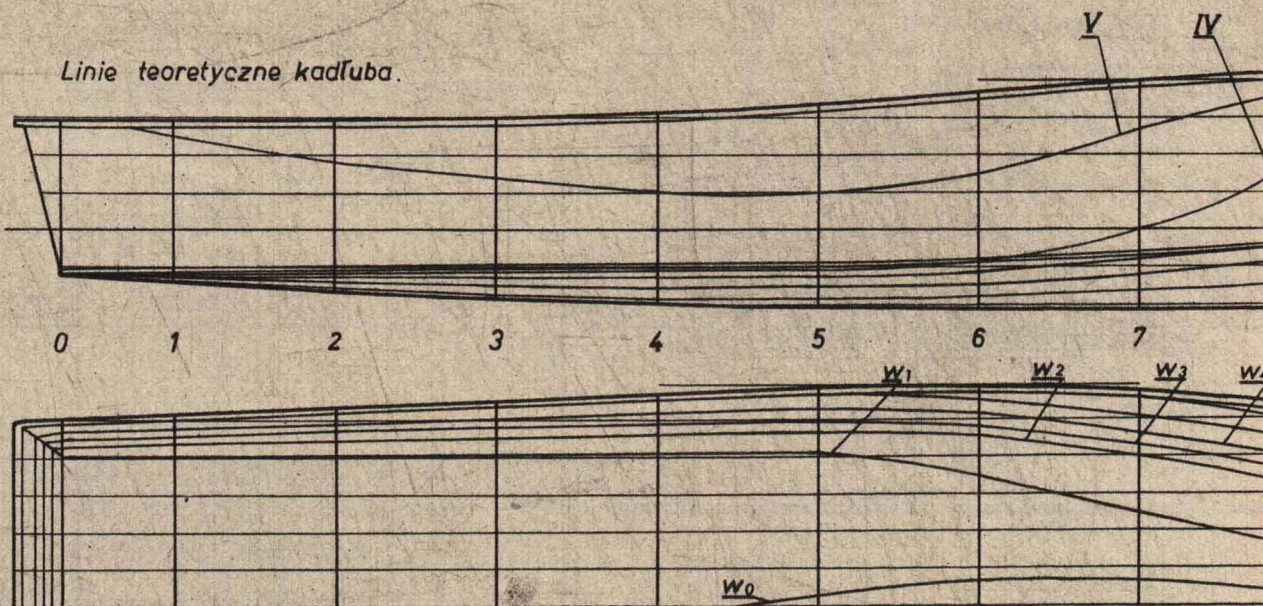
1986	2	2	1:50	A-1
rok	ilosc ark.	arkusz	skala	format

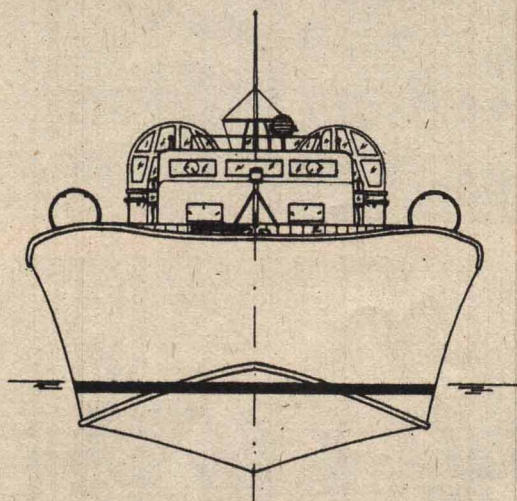
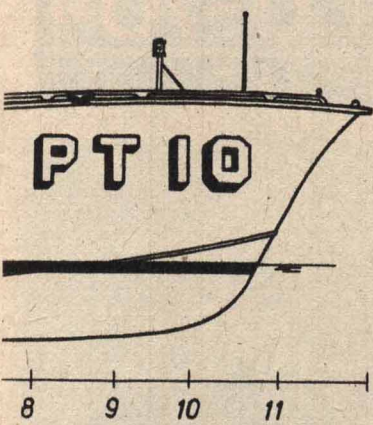


Widok ogólny po zdjęciu aparatów torpedowych z prawej burty.

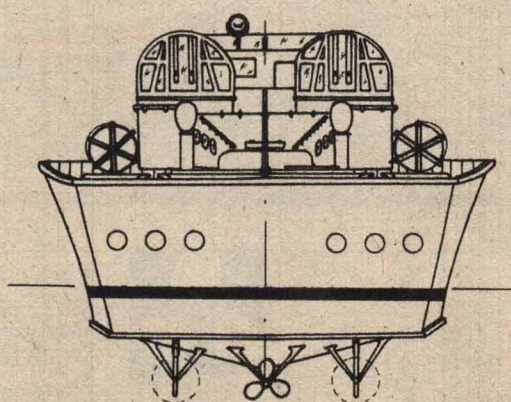
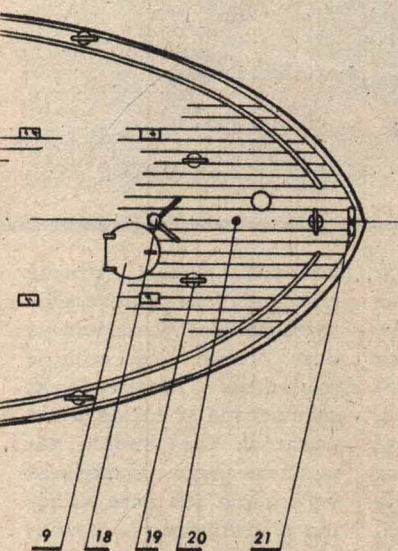


Linie teoretyczne kadłuba.

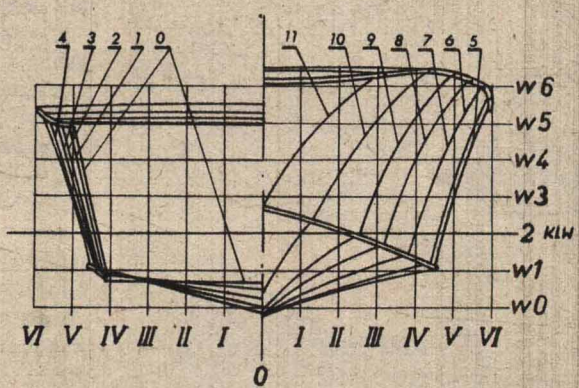
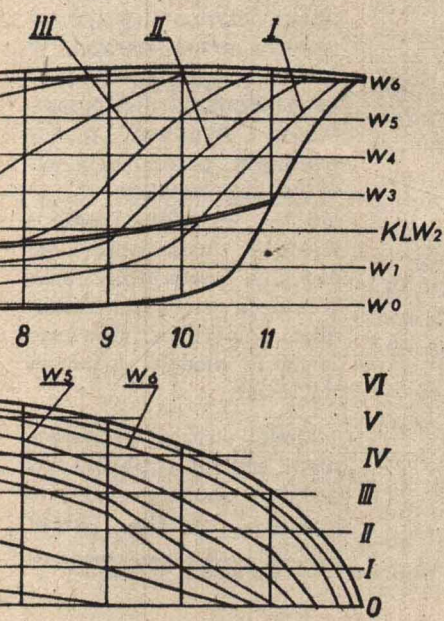
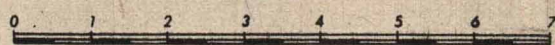




Widok od dziobu i od rufy.



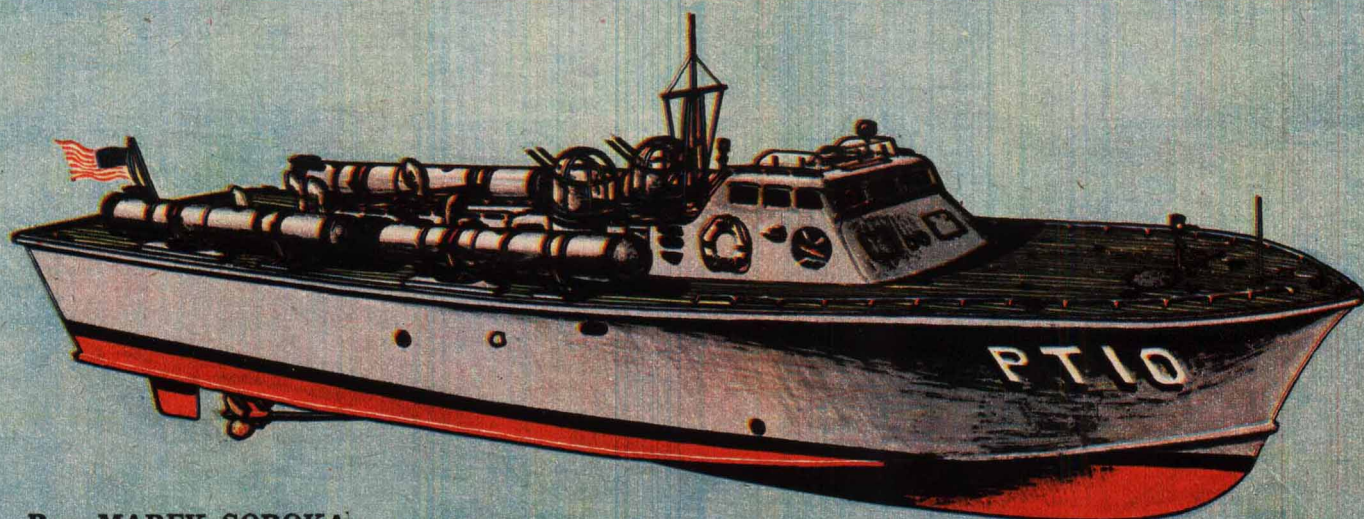
Podziałka



Kuter torpedowy „Elco 70”				
Opracował: KRZYSZTOF WOLFRAM				
RYSUNEK MODELARSKI ©				
1986	2	1	1:100	A-1
rok	ilość ark	arkusz	skala	format

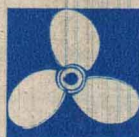


KUTER TORPEDOWY «ELCO-70»



Rys. MAREK SOROKA

Pływające
modele
wielofunkcyjne



KLASA F6/F7



Model statku pożarniczego, wykonany przez Władysława Herbusia z Klec (1985 r.)

Fot. J. Litwin

Od lat zainteresowanie w kraju budową modeli klas F6/F7 jest bardzo małe. Odstrasza modelarzy trudności związane z mechanizacją tych modeli, a w szczególności niemożność zakupu takich modeli oraz podzespołów do nich na naszym rynku. Dochodzi do tego jeszcze brak odpowiedniej literatury na temat powyższych klas, a są to klasy o charakterze przyszłościowym, wzbudzające zawsze duże zainteresowanie oglądających. Poważną przeszkodą, która hamowała rozwój tych klas był także punkt regulaminu mówiący, że w klasie F6/F7 mogą startować tylko ci, którzy startują w klasie F2 lub E. Na szczęście od roku 1986 punkt ten w regulaminie już nie istnieje.

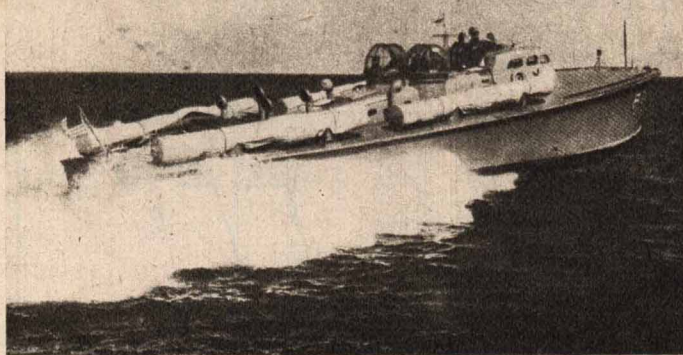
Opisy i rysunki modelu mojej konstrukcji mogą być dokumentacją do budowy takiego modelu lub jedynie materiałem pomocniczym do budowy po-

dobnych modeli. Pragnę podkreślić, że urządzenia zamontowane w modelu są dość proste, ale cechuje je duża niezawodność, sprawdzona w czasie wielu pokazów. Dla średnio zaawansowanego modelarza wykonanie ich poza kilkoma elementami nie powinno być trudne.

Projektując model starałem się zmniejszyć do minimum czynności przygotowawcze przed startem. W praktyce ogranicza się to do napełniania dwu pojemników środkiem pianotwórczym, przesunięcia suwaka programatora w położenie wyjściowe, odpowiednie ustawienie go dźwignią nadajnika oraz kolejnego włączenia nadajnika, odbiornika, głównego zasilania modelu i można startować.

Model wraz z wyposażeniem budowałem około 550 godzin. Przystępując do budowy modelu klasy

ciąg dalszy na str. 22



Kutry torpedowe typu „Elco-70” zostały zaakceptowane przez dowództwo floty amerykańskiej w wyniku przeprowadzonych testów porównawczych zwanych „The Plywood Derby”. Skonstruowano je dla Anglii z myślą o przeniesieniu czterech brytyjskich torped jako głównego uzbrojenia.

Ogółem zbudowano w 1940 roku niewielką eksperymentalną serię dziesięciu kutrów tego typu. Nosili one taktyczne oznaczenia od PT-10 do PT-19. Były najszybsze wśród amerykańskich kutrów torpedowych w czasie II wojny światowej. Osiągały maksymalną prędkość 52 węzłów, a z pełnym obciążeniem — 45 węzłów.

Bojowo używane były przez flotę angielską na Morzu Śródziemnym i Kanale La Manche. Operowały z baz półwyspu kornwalijskiego: Dartmouth i Portland oraz Bone i Bizerte. Taktyka ich działania była uzależniona od przypisanych im zadań. Działyły samodzielnie, jak również współdziałały z innymi rodzajami okrętów i lotnictwem. Pełniły służbę do-

zorową. Najkorzystniejszymi warunkami sprzyjającymi ich skutecznemu działaniu były mgliste dni i noce ułatwiające podejście do jednostek nieprzyjaciela. Topiły w atakach torpedowych głównie statki i okręty transportowe państw osi.

Rozwojową wersją „Elco-70” były dłuższe o 2,1 m kutry torpedowe „Elco 77”, które wslawiły się walkami z flotą japońską na Pacyfiku.

OPIS KONSTRUKCJI

Kadłub był prawie całkowicie zbudowany z drewna przy-mocowanego do ram szkieletowych. Pokrycie jego stanowiły dwie warstwy mahoniu z tkaniną pośrodku. Opasujące wstęgi mahoniu ze sklejki biegly wzdłuż całej łodzi. Celem uzyskania łatwego dostępu do silników i cystern oraz możliwości wygodnego ich usuwania, podzielono kadłub na trzy przedziały, tzw. sekcje. Przedział przedni zawierał kabinę sterowniczo-nawigacyjną i pomieszczenia załogi. W środ-

kowej sekcji znajdowały się wieżyczki ze sprzężonymi wielokalibrowymi karabinami maszynowymi. Przedział rufowy mieścił siłownię, do której włącz wejściowy znajdował się na nadbudowie rufowej. Łuk siłowni był wystarczająco duży, aby można było w razie potrzeby wysuwać silniki na zewnątrz.

Ekwipunek przeciwpożarowy składał się z kilku małych gaśnic ręcznych i automatycznego systemu CO₂ w komorze silnikowej oraz w oddziale cysterny.

„Elco 70” był wyposażony w trzy silniki Packard, każdy po 1200 KM. Napędzały one trzy śruby. Płetwy sterowe znajdowały się tylko za zewnętrznymi śrubami.

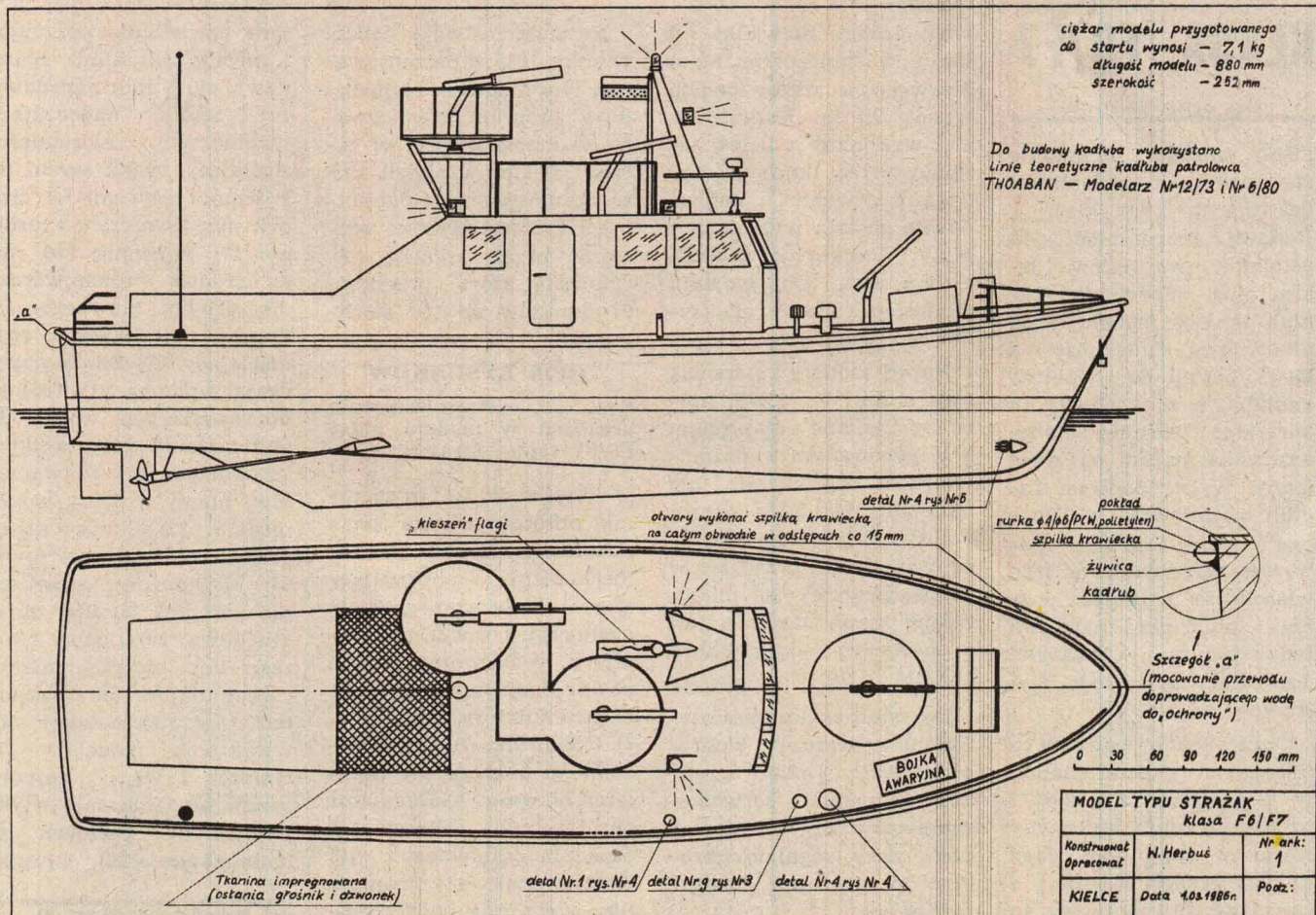
Uzbrojenie stanowiły zainstalowane symetrycznie wzdłuż burt cztery wyrzutnie torpedowe oraz dwie obrotowe wieżyczki z podwójnie sprzężonymi przeciwnościnnymi, wielokalibrowymi karabinami maszynowymi typu Browning M2 o kalibrze 12,7 mm. Kąt pod-

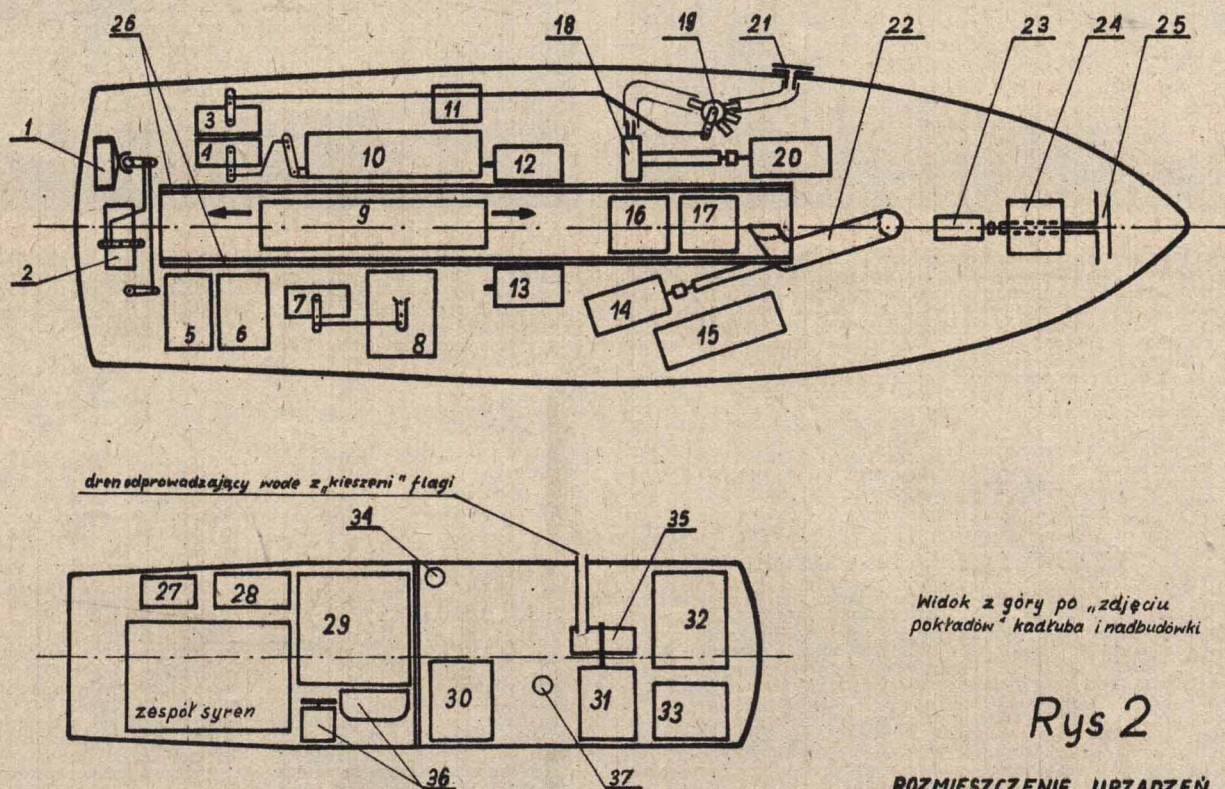
niesienia luf wynosił +85° —5°. Oszkłone kopuły wieżyczek zlikwidowano w późniejszych wersjach amerykańskich kutrów torpedowych i artyleryjskich.

Podstawowe dane techniczne „Elco 70” były następujące: długość całkowita 21,34 m, szerokość 6,07 m, zanurzenie 1,1 m.

Malowanie tych jednostek nie odbiegało od obowiązujących w tym czasie norm standardowych. Nadbudówki, aparaty torpedowe, wieżyczki artyleryjskie i burt były w kolorze jasno szarym. Pokład w naturalnym kolorze drewna z czasem przemalowywany na kolor ciemno szary. Kadłub poniżej linii wodnej brunatnoczerwony, linia wodna czarna. Insignia noszone po obu stronach przedniej części nadbudówki nawigacyjnej przedstawiały moskitę z żółtymi skrzydłami na niebieskim tle niosącego czerwono-stalową torpedę nad grzbietami zielonych fal.

KRZYSZTOF WOLFRAM





Rys 2

ROZMIESZCZENIE URZĄDZEŃ
W MODELU typu „STRAŻAK”
KLASA F6/F7

WH

KLASA F6/F7

ciąg dalszy ze str. 20

F6/F7 należało dokładnie zapoznać się z przepisami dotyczącymi tych klas.

Budowę rozpocząłem od ustalenia warunków jakim musi odpowiadać kadłub takiego modelu, a są nimi: duża pojemność i łatwy dostęp do wnętrza kadłuba, a ze względu na korzystne warunki manewrowania napęd na dwie śruby. Wybór padł na kadłub patrolowca, „Thoabani”, który spełniał powyższe wymagania, a jego właściwości poznałem podczas pływania modelem redukcyjnym. Praktyka dowiodła, że wybór był słuszny.

Opracowanie patrolowca „Thoabani” można znaleźć w „Modelarzu” nr 12/73 i nr 6/80. Kadłub wykonany został w skali 1:20. Jego długość wynosi 880 mm, a szerokość 252 mm, jest to

więc model niewielki i łatwy w transporcie. Masa gotowego do startu modelu wynosi 7,1 kg. Kadłub został wykonany z listew laminowanych tkaniną i żywicą z zewnątrz, nadbudówka została wykonana z płyty „Unilam” o grubości 1,5 mm. Do klejenia używałem kleju epoksydowego „Distal”.

Napęd modelu stanowią dwa silniki Rs 55OS, które są zasilane napięciem 9 V pobieranym z akumulatora o pojemności nie mniejszej jak 3Ah, która umożliwia prawidłową pracę wszystkich urządzeń w czasie powyżej 10 minut. Zespół syren zasilany jest z osobnego akumulatora 10KBM 35/10.

Do sterowania zastosowałem aparaturę Webraprop FMSI „Junior” z wykorzystaniem 4 serwomechanizmów S10 obsługujących: stery, regulator obrotów, programator, zawór rozdzielający.

Na mistrzostwach Polski w roku 1985 zaprezentowałem tym modelem 27-punktowy program zrealizowany w czasie pokazu w całości. Pokaz wzbudził duże zainteresowanie publiczności i został wysoko oceniony przez komisję sędziowską, która przyznała 97 punktów na 100 możliwych.

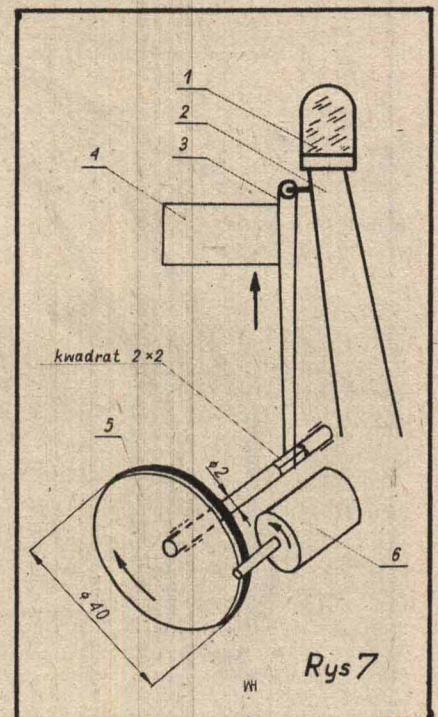
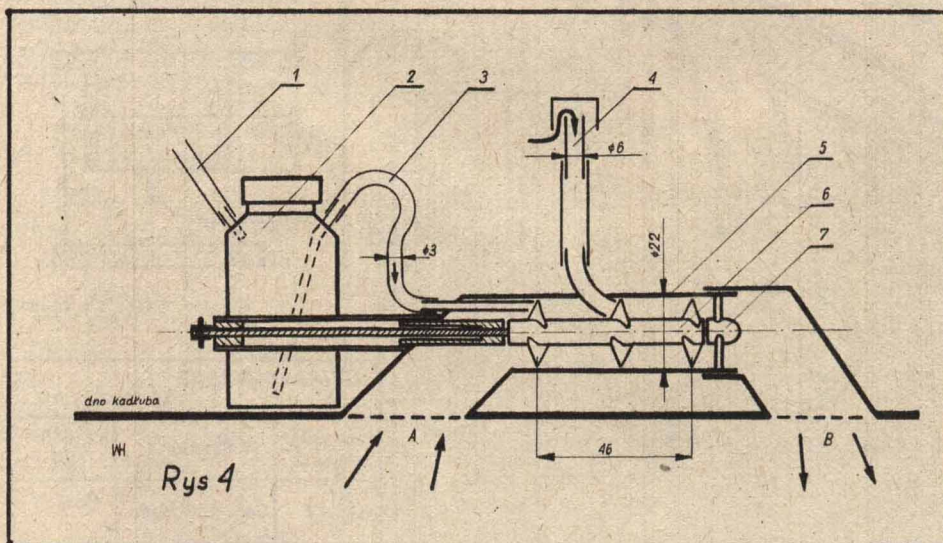
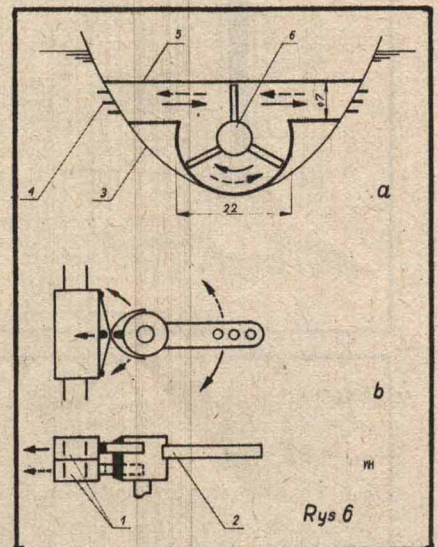
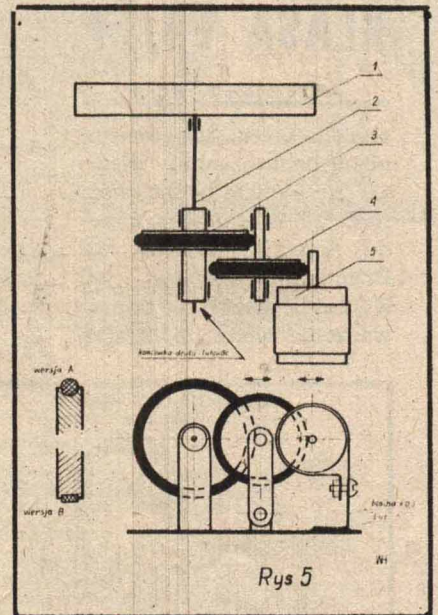
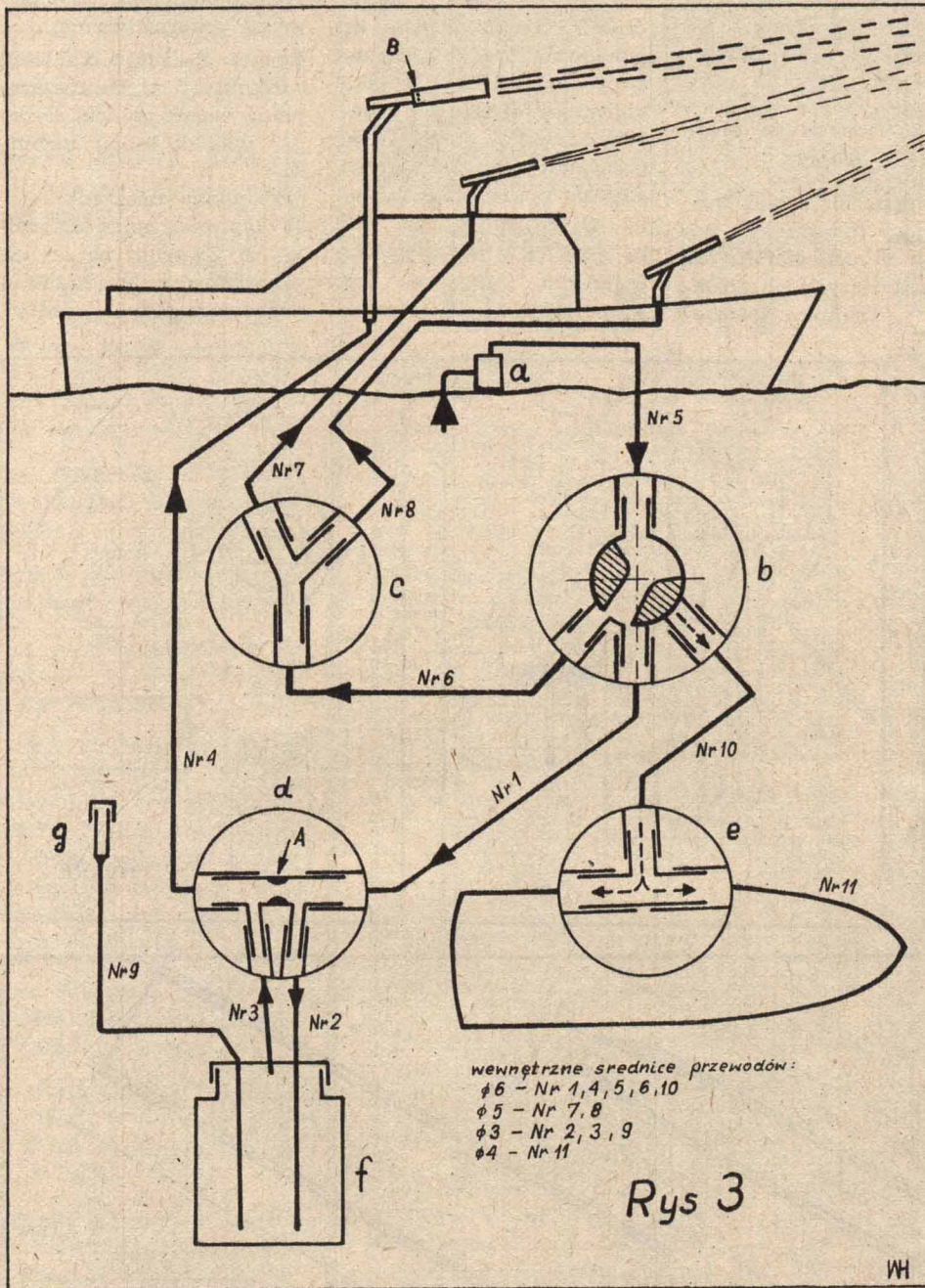
OPIS RYSUNKÓW

Rys. 2. Rozmieszczenie urządzeń w modelu klasy F6/F7 typu „Strażak”.

1) Wyłącznik — przełącznik obrotów silnika steru strumieniowego. 2) Serwomechanizm obsługujący stery. 3) Serwomechanizm obsługujący zawór rozdzielający. 4) Serwomechanizm obsługujący programator. 5) Akumulatory odbiornika. 6) Odbiornik. 7) Serwomechanizm obsługujący regulator obrotów. 8) Regulator obrotów. 9) Akumulator zasilania głównego. 10) Programator. 11) Przekaznik — stycznik podtrzymu-

jący oświetlenie pozycyjne i migacz. 12) Silnik napędowy. 13) Silnik napędowy. 14) Silnik napędzający turbinę. 15) Akumulator zasilający zespół syren. 16) Pojemnik 200 cm³ na środek pianotwórczy do turbiny. 17) Pojemnik 150 cm³ na środek pianotwórczy dla działka głównego. 18) Pompa. 19) Zawór rozdzielający. 20) Silnik napędzający pompę. 21) Trójnik doprowadzający wodę do wytwarzania rosy wodnej. 22) Turbina do wytwarzania płamy z piany wokół modelu. 23) Silnik napędzający ster strumieniowy. 24) Mechanizm opuszczania kotwicy. 25) Ster strumieniowy. 26) Listwy tworzące kosz dla pojemników i akumulatora (akumulator może być przesuwany dla wyważenia modelu). 27) Gniazda i wtyki zespołu syren. 28) Gniazda i wtyki pozostałych urządzeń w nadbudówce. 29) Głośnik

dokończenie na str. 24



KLASA F6/F7

dokończenie ze str. 22

zespołu syren. 30) Mechanizm podnoszenia - wieży. 31) Mechanizm podnoszenia flagi. 32) Mechanizm napędu anteny radaru. 33) Przerywacz migacza. 34) Kolumna wieży - doprowadzenie wody do działka

głównego. 35) „Kieszeń” na flagę. 36) Dzwonek. 37) Przewód doprowadzający wodę do działka.

Rys. 3 Schemat instalacji wodnej w modelu.

a) Pompa. b) Zawór rozdzielający (na rysunku pokazany w ustawieniu do zasilania wszystkich działek). c) Trójnik rozdzielający wodę dla dwóch działek. d) Urządzenie do pobierania środka pianotwórczego dla działka głównego. e) Trójnik doprowadzający wodę do przewodu wytwarzającego rosę do pokrywania modelu. f) Pojemnik 150 cm³ na środek pianotwórczy (nakrętka zakręcana na klej „Distal”). g) wlew

środku pianotwórczego (zamykany hermetycznie). **Rys. 4** Zasada działania turbinki wytwarzającej pianę wokół modelu. „A” wlot do tunelu turbin. „B” wylot mieszanki. 1) Odpowietrzenie zbiornika. 2) Zbiornik na środek pianotwórczy. 3) Przewód doprowadzający środek

środku pianotwórczego (zamykany hermetycznie).

Rys. 4 Zasada działania turbinki wytwarzającej pianę wokół modelu.

„A” wlot do tunelu turbin. „B” wylot mieszanki.

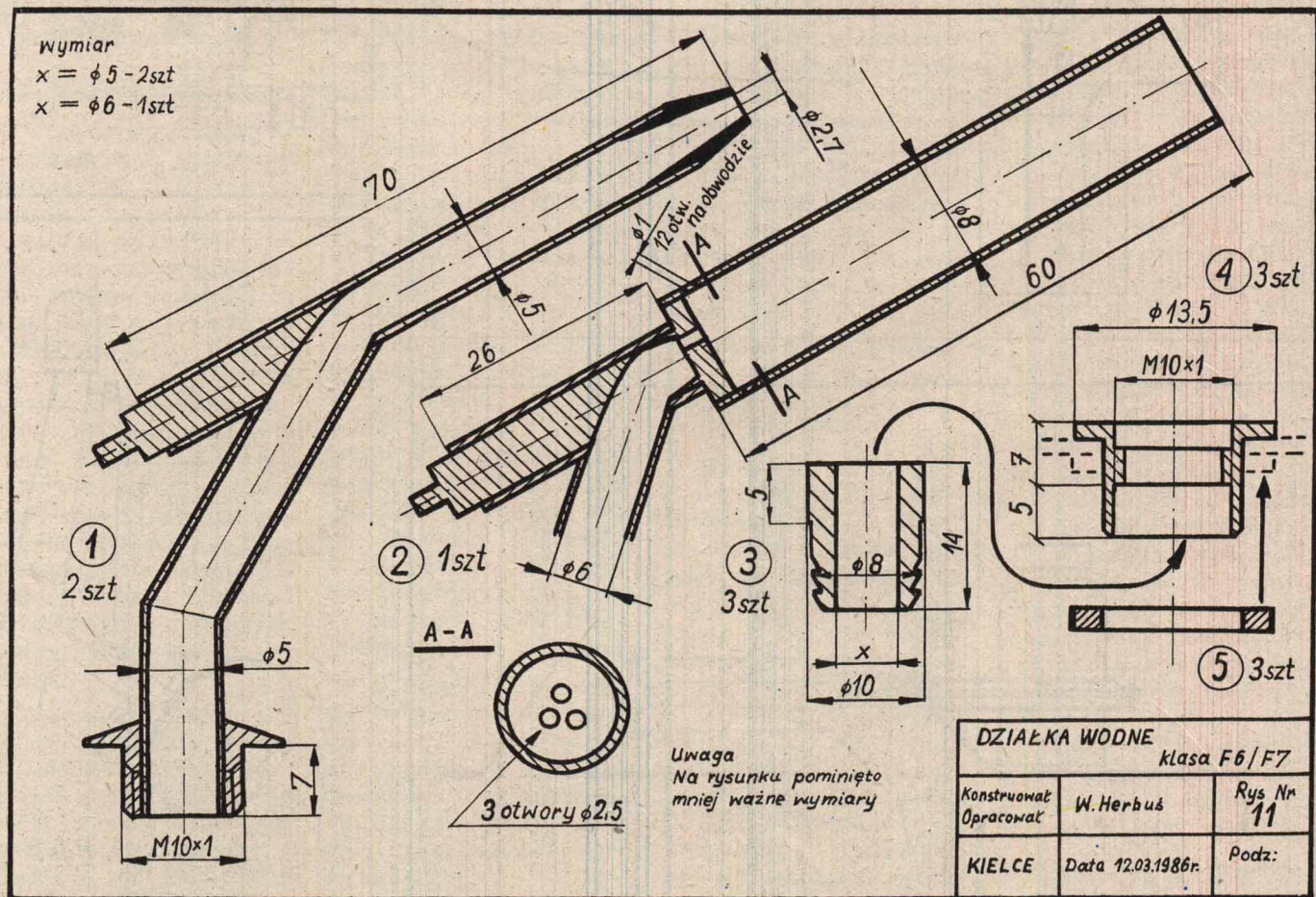
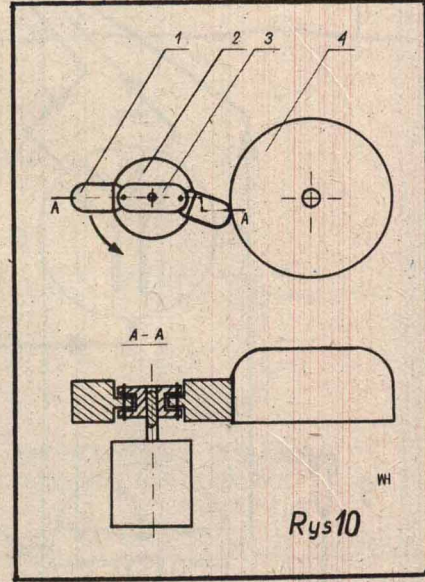
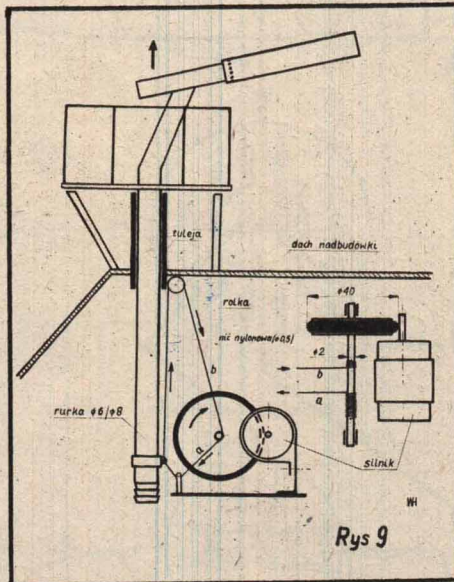
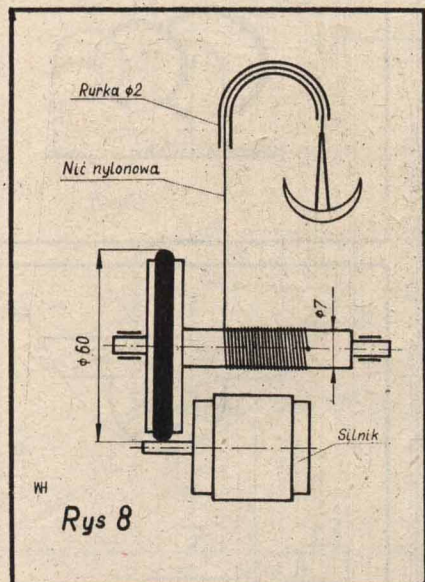
1) Odpowietrzenie zbiornika. 2) Zbiornik na środek pianotwórczy. 3) Przewód doprowadzający środek

środku pianotwórczego (zamykany hermetycznie).

„A” wlot do tunelu turbin. „B” wylot mieszanki.

1) Odpowietrzenie zbiornika. 2) Zbiornik na środek pianotwórczy. 3) Przewód doprowadzający środek

środku pianotwórczego (zamykany hermetycznie).



piantowórczy. 4) Wlot powietrza do turbinki. 5) Tunel turbinki. 6) Wirnik z łopatkami. 7) Tylne podparcie osi wirnika.

Rys. 5 Zasada działania mechanizmu napędu anteny radaru.

1) Antena. 2) Drut $\Phi 0,2$. 3) Koło $\Phi 36$ mm. 4) Koło $\Phi 28$ mm. 5) Silnik „A” i „B” to wersje wykonania powierzchni kół ciernych. „A” wykonana z pierścienia uszczelniającego.

„B” wykonana z pierścienia uciętego z dętki rowkowej.

Rys. 6 „a” Zasada działania steru strumieniowego.

6 „b” Włącznik — przełącznik obrotów silnika steru strumieniowego.

1) Mikrowyłącznik 83132 — 250 V/5A — 2 szt. 2) Dźwignia steru „tradycyjnego”. 3) Kadłub modelu. 4) Osłona wlotu do kanału (może być siatka o oczkach 1×1 mm). 5) Kanał steru, 6) Wirnik.

Rys. 7 Zasada działania mechanizmu podnoszenia i opuszczania flagi.

1) Klosz żarówki migacza. 2) Maszt. 3) Nić nylonowa. 4) Flaga. 5) Koło przekładni. 6) Silnik.

Rys. 8 Zasada działania mechanizmu opuszczania i podnoszenia kotwicy.

Rys. 9 Zasada działania mechanizmu podnoszenia i opuszczania platformy z działkiem głównym.

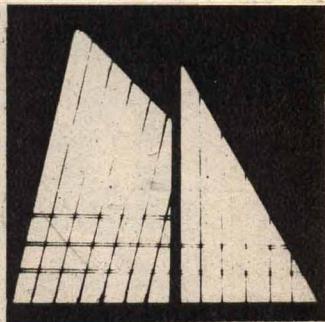
Rys. 10 Dzwonek z napędem mechanicznym.

1) Ciężarki. 2) Silniki. 3) Jarzmo. 4) Czasza z dzwonka telefonicznego.

Rys. 11 Działka wodne.

1) Działko do podawania wody. 2) Działko do podawania wody z pianą. 3) Końcówka do węża. 4) Gniazdo działka. 5) Pierścien.

WŁADYSŁAW HERBUS



STREFOWE ZAWODY KLAS D I F5 GRUPY „PÓŁNOC”

Zawody zostały zorganizowane przez ZW LOK Bydgoszcz przy współpracy Kuratorium Oświaty i Wychowania w Bydgoszczy oraz Międzyшкольного Klubu Żeglarskiego w Żniniu.

Uroczystego otwarcia zawodów dokonał członek Centralnej Komisji Modelarskiej mgr Leszek Kociński w obecności naczelnika Miasta i Gminy Żnin inż. Tadeusza Nowickiego.

Zawody rozegrano na jeziorze Żnińskie Małe przy bardzo silnych wiatrach w klasach D, natomiast w klasach F5 przy wiatrach słabych i bardzo słabych.

Nowością była propozycja kierownika zawodów Andrzeja Łusznickiego, który zaproponował na odprawie przed rozpoczęciem zawodów, aby każda ekipa wskazała pięciu zawodników, których jeden najlepszy wynik będzie liczony do punktacji pucharowej. Inną nowością przeprowadzonych zawodów były tablice magnetyczne do przeprowadzania biegów eskadrowych w klasach F5.

Sprawną organizacją, dobre warunki pogodowe w drugiej części zawodów oraz duże zdyscyplinowanie modelarzy pozwoliło na szybkie przeprowadzenie zawodów. Warto również dodać, że ZW LOK w Bydgoszczy zorganizował wycieczkę do Biskupina. Inicjatywa godna naśladowania.

W czasie przeprowadzania zawodów w klasie D-10 sędzia wpisujący punkty pomylił się. Nie zwrócił na to uwagi zawodnicy i instruktorzy. Dopiero przy ogłaszaniu wyników instruktor Wojciech Zbikowski z Żuromina (woj. ciechanowskie) zgłosił, iż jego zawodnik Piotr Szumski ma niesłusznie zaliczone 4 punkty. Zawodnik ten w klasyfikacji spadł z pierwszego na czwarte miejsce, ale czyn ten pozostał wszystkim w pamięci.

Proponuje, aby „Modelarz” ufundował dla takich zawodników puchar fair play. Jako pierwszego kandydata do tej nagrody proponuje właśnie Piotra Szumskiego za wyżej opisaną postawę w zawodach. W czasach, gdy większość zawodników i instruktorów goni za sukcesem i to za wszelką cenę, zachowanie to jest godne naśladowania.

Wyniki w klasach D

DX młodzik:

1. Henryk Bużan — Wejherowo
2. Tomasz Idziniak — Świdwin
3. Katarzyna Sas — Świdwin

DX junior:

1. Ireneusz Wróblewski — Iława
2. Wojciech Olejniczak — Wejherowo
3. Jacek Rudziński — Chojnice

DM seniorzy

1. Krzysztof Rudziński — Chojnice
2. Henryk Filipowski — Włocławek
3. Kazimierz Szumann — Chojnice

DM junior:

1. Ireneusz Wróblewski — Iława
2. Beata Jesionowska — Chojnice
3. Rafał Michej — Elbląg

DX seniorzy

1. Zbigniew Górny — Gdańsk
2. Stanisław Oksiński — Gdańsk
3. Ryszard Gosz — Gdańsk

F5X standard:

1. Arkadiusz Kurosz — Świdwin
2. Sebastian Sarnowski — Wągrowiec
3. Sławomir Buchholz — Wągrowiec

D10 juniorzy

1. Renata Klechowicz — Żurmin
2. Artur Grzywacz — Świdwin
3. Konrad Jackowski — Wągrowiec

D10 seniorzy

1. Stanisław Oksiński — Gdańsk
2. Marek Gurski — Wejherowo
3. Waldemar Kapusta — Gdańsk

WYNIKI W KLASACH F5

F5M juniorzy

1. Robert Rataj — Żnin
2. Sławomir Dziewiatowski — Świdwin
3. Anna Kordowiecka — Świdwin

F5M seniorzy

1. Jacek Karwowski — Płock
2. Piotr Pawłowicz — Wejherowo
3. Mirosław Marszał — Wejherowo

F510 seniorzy

1. Mirosław Marszał — Wejherowo
2. Roman Jamruż — Żnin
3. Roman Wysogrodzki — Grudziądz

F510 juniorzy

1. Artur Grzywacz — Świdwin
2. Jacek Rudziński — Chojnice
3. Włodzimierz Pawlak — Włocławek

F5X seniorzy

1. Piotr Pawłowicz — Wejherowo
2. Mirosław Marszał — Wejherowo
3. Kazimierz Szuman — Chojnice

F5X juniorzy

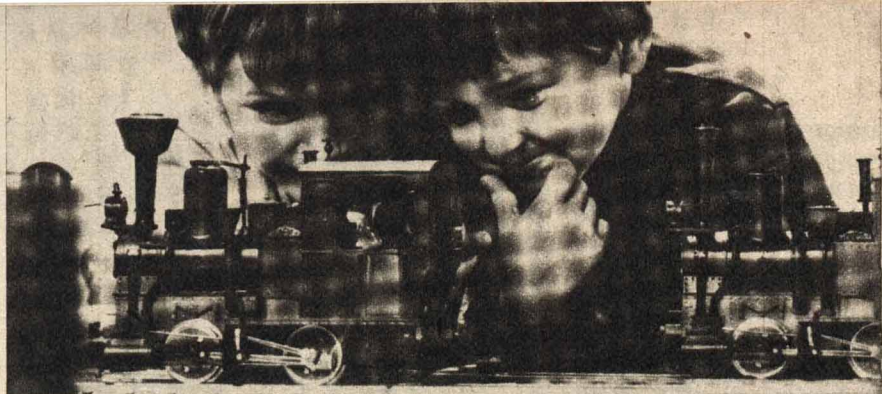
1. Sławomir Dziewiatowski — Świdwin
2. Jacek Rudziński — Chojnice
3. Arkadiusz Dencław — Włocławek

W klasyfikacji pucharowej w obu zawodach zwyciężył zespół ZW LOK Bydgoszcz przed ZW LOK Koszalin i ZW LOK Piła.

JERZY KORDOWIECKI
Fot. J. Huś



HOBBY: KOLEJ



Modelarstwo kolejowe najczęściej kojarzy się z atrakcyjnymi i widowiskowymi makietami, po których w pełnym uroku terenie przemykają barwne pociągi, gina w tunelach, wyjeżdżają na mosty, zatrzymują się pod sygnalami... Nieraz modelarstwo kolejowe to także gabloty z pięknymi modelami lokomotyw i wagonów wykonanych przez renomowane firmy oraz tymi najcenniejszymi — skonstruowanymi własnoręcznie.

Lecz miłośnicy kolei to nie tylko modelarze. To również rzesze ludzi różnych zawodów i w różnym wieku, szperający w archiwach w poszukiwaniu śladów przeszłości, dokumentujących historie kolei; to przewodnicy turystyczni pokazujący piękno i urok — jakże często niezawuważalnych — kolejowych szlaków; to niestrudzeni poszukiwacze wszystkiego co zabytkowe, umiejący nie tylko odkryć stary wagon, ale i skutecznie walczyć o jego uratowanie przed pocięciem na złom. To również artyści malarze znajdujący natchnienie w nocnych światłach kolejowej stacji czy obłoku pary nad starą parowozownią.

To właśnie ci ludzie postavili sobie zadanie zorganizowania się, powołania związku, stowarzyszenia miłośników kolejnictwa. Ruch miłośników kolei istnieje w Polsce od wielu lat. Kilka razy w roku ludzie oczarowani dymem i parą

spotykają się na różnych pożegnaniach ostatnich parowozów, jazdach specjalnych czy plenerach fotograficznych. Ale dopiero I Ogólnopolski Sejmik Miłośników Kolei w marcu tego roku ukazał żywotną siłę ruchu. Działaniom sympatyków kolei obiecał patronować minister komunikacji Janusz Kamiński i chyba nie tylko z urzędu, ale i z przekonania. Modelarzom kolejowym znane jest poparcie ministra dla ruchu modelarskiego.

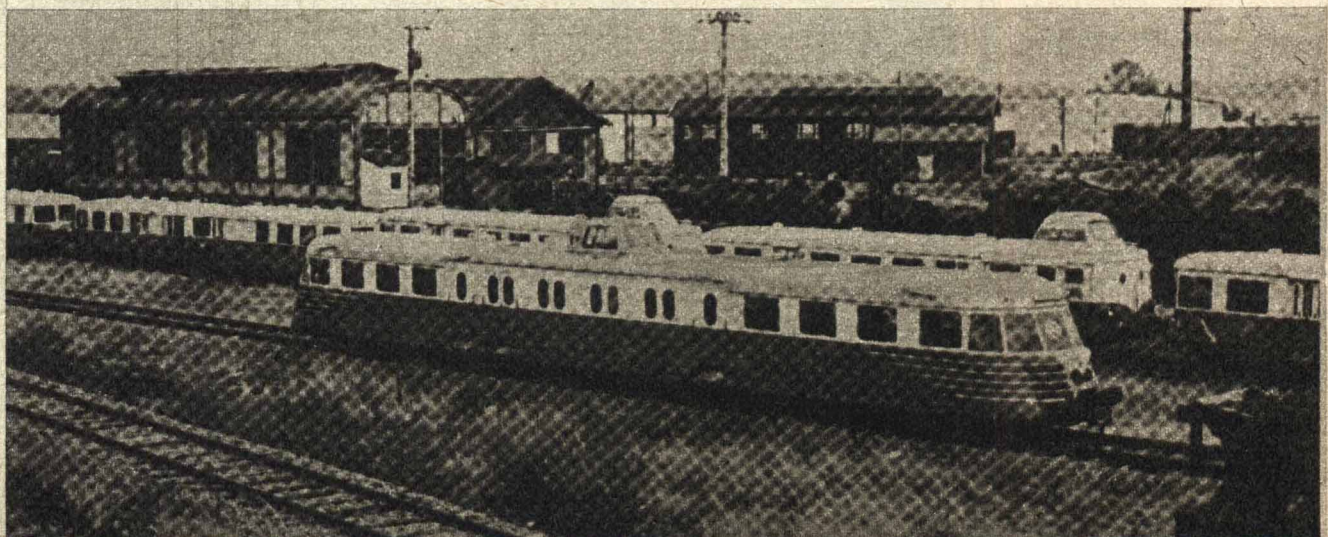
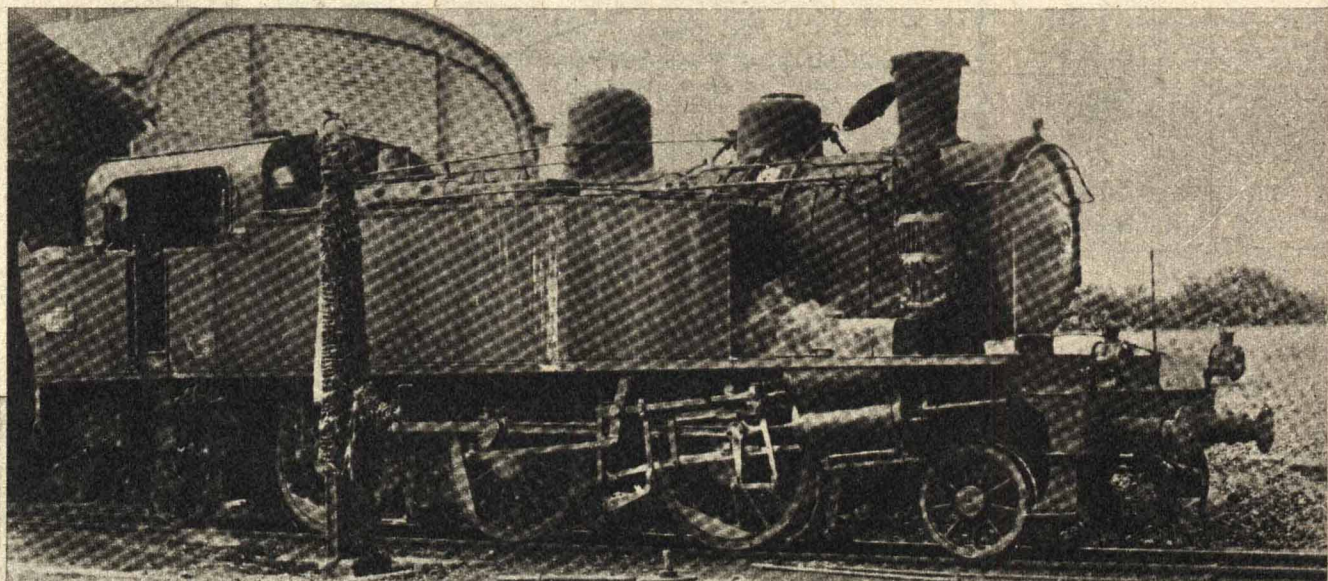
Sprawom miłośników kolei patronuje tygodnik „Sygnały”, na którego łamach są zamieszczane bieżące informacje o ruchu sympatyków kolei. Tam też jest publikowany cotygodniowy kącik poświęcony sprawom modelarstwa kolejowego. Ukazało się już pięćdziesiąt artykułów na ten temat. Poruszano w nich sprawy dokumentacji, literatury fachowej, prezentowano kluby, pokazywano i omawiano nowości z targów i wystaw. Były też fachowe informacje o podziałkach i wielkościach przyjętych w modelarstwie kolejowym, o wyborze motywów do makiety, o wykorzystaniu polnych traw i roślin do imitacji zieleni na makiecie. Prezentowano również najbardziej przez modelarzy cenione opisy pojazdów kolejowych i ich modeli.

Podczas sejmiku poruszano także sprawy publikacji. Starannie opracowa-

ny, bezcenny nieraz dorobek wieloletnich poszukiwań i starań jakże często pozostaje w szufladach autorów. Jakże często wielu kolegów poszukuje tego samego, odkrywa z wielkim trudem to, o czym inni wiedzą od dawna. Niez planów i dokumentacji modelarskiej zostało sporządzonych jedynie na własny użytek. Stąd sprawy publikacji o modelarstwie kolejowym postawiono na pierwszym miejscu wspólnie ze sprawami ratowania zabytków — jako jedno z pierwszych zadań stowarzyszenia.

Zanim stowarzyszenie dorobi się własnego pisma starajmy się wykorzystać istniejące możliwości. „Modelarz” zawsze miał otwarte łamy dla tematyki kolejowej. Aby jednak jak najlepiej wykorzystać możliwości wypowiedzenia się na łamach prasy trzeba działać w sposób zorganizowany. Oczekujemy na pomoc wszystkich kolegów w wyszukiwaniu i „tropieniu” materiałów. Prosimy o nadsyłanie do redakcji „Modelarza” informacji o wszystkich zamieszczanych w prasie krajowej i zagranicznej materiałach dotyczących polskich obiektów kolejowych i pojazdów. Może materiały takie — zwłaszcza dokumentację typowo polskiego taboru — uda się opublikować w „Modelarzu”.

TADEUSZ DĄBROWSKI



POCIĄGI NAD... ŁÓŻKIEM

Od trzech lat państwa Kaweckich z Gdańska — a zwłaszcza męską połową rodziny — pasjonuje kolejka HO, sukcesywnie zasilana nowym taborem, „łowionym” nie bez trudu głównie w Centralnej Składnicy Harcerskiej. Kompletowanie zestawu „Piko” — to jeszcze nie modelarstwo, ale zbudowanie własnymi siłami efektownej makiety terenu, po którym pędzą modele pociągów, w pełni zasługujące na odnotowanie w „Modelarzu”.

Szefem miniaturowego węzła kolejowego jest 8-letni Michał, dzielący autorstwo pomysłu z ojcem — konstruktorem całości i kierownikiem robót przy makiecie. Wszystko co składa się na jej obecny obraz, Władysław Piotr Kawecki wykonuje w chwilach wolnych od absorbujących zajęć wydawcy, znajdując w tym relaks oraz znakomitą sposobność do rozwijania politechnicznych zainteresowań i manualnych zdolności syna.

Zaczęli od przygotowania płyty o wymiarach 3x1,7 m, którą zawiesili pod sufitem na 3-milimetrowej stalowej linie, przewleczonej przez system blocków na wzór wyciągar-ki łożdowej. Umożliwia to podniesienie makiety tak wysoko, że nie odczuwa się jej obecności w pokoju o powierzchni 12 m². Poza funkcjonalnością, rozwiązanie takie ogranicza ewentualność znudzenia się widokiem kolejki, która bez owej „windy” byłaby dominującym — żeby nie rzec: przytłaczającym — elementem wystroju wnętrza. W

wariancie roboczym opuszczona płyta opiera się na łożku dzieci-ny, co zapewnia stabilność i dobre warunki do obserwacji.

A jest co podziwiać! Poza urodą modeli lokomotyw i wagonów, zachwyca wykończenie tuneli, mostów, skarp, peronów... Skały są wspaniale imitowane przez styropian, a murki oporowe — przez karton umiejętnie pokryty czerw-nią cegieł czy szarością kamieni. Na lesistej części terenu — gąszcz drzewek wykonanych z gałązek natural-nych roślin, odpowiednio przy-strzyżonych i uzupełnionych zieloną gąbką. Jest i jezioro, które za spr-awą przemysłowego podmałowania szybki wydaje się głębokie.

Pomysłowość wykonawców detali jest ogromna — w makiecie znaj-dują zastosowanie plastikowe rurki do picia napojów orzeźwiających i puste pojemniki po atramencie z wiecznych piór. „Wyczarowane” są z tego latarnie, oświetlające pero-ny czy ulice wiodące ku przejaz-dom przez tory. Naturalnie, latar-nie te stwarzają nastrój podobnie jak lampki w oknach budynków i wewnątrz wagonów, jak sygnali-zacja kolejowa...

Równie niezawodne są urządze-nia regulujące ruch w całym „węź-le”, kierujące pociągi na poszczegól-



ne trasy i na bocznice. Inną wspól-ną cechą wszystkich rozwiązań jest lekkość stosowanych materia-łów — wszak ciężar makiety nie może być zbyt duży.

Wydało się, że wyczerpano już wszelkie możliwości usprawnień i upiększeń. Ale Władysław Piotr Ka-wecki i jego syn Michał zapowiadają dalsze nowości i kolejne efekty. Życząc im powodzenia w realizacji zamierzeń, gratulujemy dotychcza-sowych osiągnięć na modelarskiej niwie.

(M.S.)

KOMUNIKAT STOWARZYSZENIA MIŁOŚNIKÓW KOLEI

16 kwietnia 1988 roku odbyło się spotkanie rzecznika prasowego ministra komunikacji Janusza Kamińskiego z grupą inicjatywną Stowarzyszenia Miłośników Kolei, wyłonioną podczas pierwszego ogólnopolskiego sejmiku tej nowej organizacji.

Redaktor Poźniak poinformował o przebiegu rozmowy z ministrem komunikacji Januszem Kamińskim. Minister zapoznał się z materiałem z I Ogólnopolskiego Sejmiku Miłośników Kolei, wyraził zainteresowanie tym ruchem oraz zapewnił o swojej przychylności i pomocy.

Następnie redaktor Poźniak przedstawił sugestie ministra komunikacji dotyczące dalszych poczynań stowarzyszenia; należałoby jak najszybciej sformułować cele i zadania ruchu, ujmując je w postaci statutu. W projekcie statutu powinien znaleźć się m.in. punkt o współpracy z Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, a w przyszłości zapis o wzajemnej współpracy powinien znaleźć się także w statucie Muzeum Kolejnictwa. Dla zapewnienia owocnej współpracy i pomocy (także finansowej) ze strony resortu komunikacji, w Muzeum Kolejnictwa powinno być powołane do tych spraw osobne stanowisko pracy.

Zebrani wyrazili zadowolenie z powodu zainteresowania ministra komunikacji tym społecznym ruchem oraz jego życzliwym ustosunkowaniem się do poczynań mi-

łośników kolei. Podziękowali również redaktorowi Stefanowi Poźniakowi za rzetelne przedstawienie tych spraw ministrowi oraz za pomoc i osobiste zaangażowanie.

W dalszej części spotkania grupy inicjatywnej wymie-niono poglądy na temat przyszłej organizacji ruchu. Jednymyślnie podkreślono konieczność zorganizowania społecznego ruchu miłośników kolei na zasadzie auto-nomii, jako stowarzyszenia wyższej użyteczności, o oso-bowości prawnej. Stowarzyszenie nie może być komórką innej jednostki organizacyjnej. Konieczna jest nato-miast ścisła współpraca z Muzeum Kolejnictwa, ale współpraca na zasadach partnerskich.

Do czasu powołania zarządu stowarzyszenia sprawy bieżące — komunikaty, informacje, korespondencje be-dzie prowadził Warszawski Klub Modelarzy Kolejowych i tam należy kierować listy. Adres: Tadeusz Dąbrowski, Warszawski Klub Modelarzy Kolejowych, Dworzec Śródmieście, Al. Jerozolimskie 50, 00-024 — Warszawa.

Ustalono, że do czasu formalnego nadania nazwy społecznemu ruchowi miłośników kolei roboczo będzie używana nadal nazwa Stowarzyszenie Miłośników Kolei.

T.D.

Dzisiaj rozmawiamy z Andrzejem Sądłowskim — miłośnikiem okrętów zainteresowanym zwłaszcza flotą Rzeczypospolitej, współorganizatorem i sekretarzem Klubu Mikromodelarzy Morskich, propagatorem jego działalności wśród młodzieży.



WIĘCEJ NIŻ „KONIK“



Sekretarz Klubu Mikromodelarzy Morskich Andrzej Sądłowski z wykonaną przezeń w skali 1:400 miniaturą okrętu rakietowego ORP „Hutnik”, która ostatnio uzupełniła efektowną kolekcję.
Fot. St. Pudlik

— Jak zaczęło się to, co wykracza chyba poza pojęciowy zakres słów „hobby” czy „konik”, a jest zaszewieniem pasji: „shiplovera”, mikromodelarza, entuzjasty spraw morza?...

— Będąc małym chłopcem często jeździłem pod opieką ojca do Gdyni. Z Sopotu — to niedaleko. Kiedyś oglądaliśmy z Kamienną Górą nasze niszczyciele, zakotwiczone na rejdzie portu wojennego. Co jakiś czas wymieniały sygnały świetlne. Widok ten zachwycał mnie. Okręty były piękne, duże, a zarazem — z tej odległości — tak małe... Zamarzyłem wówczas o zbudowaniu mikrofloty. W wieku kilkunastu lat miałem już „na koncie” różne modelki. Ale nie zadowalały mnie. Brakowało doświadczenia. Dopiero po ukazaniu się w 1970 roku książki Stanisława Katzera „Mikromodelarstwo”, znalazłem źródło niezbędnych wskazówek i planów. Z czasem zacząłem korzystać także z rysunków polskich okrętów zamieszczanych w „Morzu” — perspektyw i uplastycznionych rzutów...

— ...i tak powstała imponująca kolekcja. Nie jest całkiem jednorodna tematycznie, choć dominują polskie okręty z różnych okresów historycznych.

— Najpierw budowałem proste mikromodele, nie nastrożające specjalnych trudności. Pierwsze — to część floty z bitwy pod Oliwą (1627 r.). Następnie wziąłem na warsztat ścigacze, trałowce... Zdobywszy pewne doświadczenie, przy-

stąpiłem do pracy nad tymi niszczycielami, które urzekły mnie podczas wspomnianej wcześniej wycieczki do Gdyni... Budowaną mikroflotę podzieliłem na pięć grup: 1 — żaglowce; 2 — polskie okręty z lat 1920—1939; 3 — PMW na Zachodzie podczas drugiej wojny światowej; 4 — okręty Marynarki Wojennej PRL; 5 — jednostki innych bander europejskich z różnych epok. Obecnie moja kolekcja liczy 69 mikromodeli. Wszystkie — w skali 1:400. W planie mam skompletowanie pełnego zestawu odwzorowań polskich okrętów od początków floty II Rzeczypospolitej do współczesności.

— Obok indywidualnych zamierzeń, z powodzeniem realizowany jest program skupiania coraz liczniejszych entuzjastów wokół mikromodelarstwa morskiego. Kiedy przestało ono być sprawą tylko prywatną?

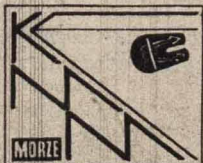
— Od 1980 roku regularnie koresponduję z kilkoma kolegami o podobnych zainteresowaniach. Po dwóch latach mój ówczesny dorobek wyekspozowano w Klubie Garnizonowym Marynarki Wojennej na Oksywiu. W roku następnym wspólnie z dwoma gdzińskimi mikromodelarzami — Stanisławem Katzerem i Tadeuszem Kellerem — urządziliśmy w Centrum Wychowania Morskiego i Wodnego ZHP wystawę, na którą zaprosiłem znanych mi „dłubaczy w mikroskali” z głąb kraju. Wtedy to zaczął kiełkować pomysł utworzenia Klubu Mikromodelarzy Morskich. W listopadzie 1983 roku, przy wsparciu redaktora naczelnego „Morza” Jerzego Micińskiego, powstał KMM. Prezesem został Stanisław Katzer — nestor mikromodelarstwa polskiego. Mnie powierzono funkcję sekretarza. Obecnie jest nas blisko setka. Rokrocznie, z okazji Dni Morza, organizujemy w gdzińskim CWMiW wystawę mikromodeli statków i okrętów. W przyszłym roku odbędzie się już piątą z kolei. Przy okazji chciałbym podziękować kierownictwu i pracownikom tej harcerskiej placówki za opiekę nad eksponatami i zapewnienie noclegów mikromodelarzom spoza Trójmiasta. Pragnę dodać, że przybywa nam sojuszników. Jachtklub Marynarki Wojennej „Kotwica” proponuje swoją siedzibę jako miejsce wystawy dorobku KMM.

W dniach 27—29 czerwca br. w Centrum Wychowania Morskiego i Wodnego ZHP w Gdyni ekspozowała swe prace 12-osobowa grupa członków Klubu Mikromodelarzy Morskich. Była to czwarta tego rodzaju wystawa, zorganizowana przez KMM przy redakcji miesięcznika „Morze”.

Z najliczniejszą kolekcją, obrazującą rozwój okrętu i statku na przestrzeni wieków, wystąpił Stanisław Katzer (Gdynia) — nestor mikromodelarstwa polskiego. Andrzej Sądłowski (Sopot) zarysował przegląd okrętów pod białoczerwoną banderą: od galeonów „Święty Jerzy” i „Król Dawid” z bitwy pod Oliwą, poprzez „Pomorzanina” z 1920 roku, aż po ORP „Hutnik” — jeden z najnowszych w Marynarce Wojennej PRL. Jacek Olkowski (Hel) wystawił polskie okręty podwodne oraz niszczyciel „Błyskawica”, a Witold Kaczyński (Bydgoszcz) — nowoczesne jednostki radzieckie i amerykańskie, demonstrując wysoką klasę mikromodelarstwa redukcyjnego. To samo można powiedzieć o miniaturach niszczycieli (głównie flot europejskich) z drugiej wojny światowej, wykonanych przez Jerzego Orszanowskiego (Głuszycę), a także o mikromodelach żaglowców „Zawisza Czarny” (II), „Zew Morza” i „Generał Żaruski”, autorstwa Michała Gabrysiaka (Warszawa).

Tadeusz Keller (Gdynia) przedstawił warsztat mikromodelarski z rozebranymi na poszczególne części miniaturami statku i okrętu. Podobny pomysł miał Waldemar Czekaj (Kłodzko), który ukazał wykonywane z papieru mikromodele współczesnych jednostek pływających w trakcie budowy, każdy w innym stadium zaawansowania.

Juliusz Malczewski (Gdynia) zademonstrował m.in. przedstawicieli floty rosyjskiej z przełomu XIX i XX stulecia oraz niszczyciele z różnych epok. Wśród wystawców znaleźli się dwaj początkujący mikromodelarze: Przemysław



Kaszubowski (model bocznokołowca) i Krzysztof Góral (model kogi) — obaj 11-letni. Poza dominującą skalą 1:400, na wystawie reprezentowana była skala 1:3200. Zastosował ją Jacek Groblewski (Gdańsk), budując z plasteliny odwzorowania okrętów japońskich z drugiej wojny światowej. Łącznie wystawiono 172 modele.

W czasie trwania wystawy odbyło się zebranie KMM, podczas którego poruszono m.in. wielce istotną dla tego środowiska kwestię korzystania z nowych planów mikro-



POD REDAKCJĄ
MARKA SOROKI

modelarskich. Postulowano zwrócenie się z tym „do redakcji miesięcznika „Modelarz”, by spróbować uruchomić drugie — obok rubryki „1:400” w „Morzu” — źródło materiałów, wyjściowych do

WYSTAWA MINIATUROWYCH STATKÓW I OKRĘTÓW

budowy miniatur statków i okrętów. Natomiast to, jak przejść od studiowania planu do zbudowania mikromodelu, było tematem instruktażu, przeprowadzonego z młodzieżą przez doświadczonych członków KMM. Wystawa stworzyła ponadto okazję do wymiany, bądź uzupełnienia zbiorów rysunków mikromodelarskich. Była interesującym — tradycyjnym już — akcentem obchodów Dni Morza.

Obecnie KMM skupia 89 mikromodelarzy, skupiających w swej pracy różne skale (najczęściej jednak 1:400). Założe-

nia organizacyjne klubu są następujące: a) Mikromodelarstwo jest sprawą indywidualną, zamykającą się w czterech ścianach własnego pokoju; KMM spełnia jedynie rolę informacyjną, ułatwia członkom wzajemne kontakty oraz służy początkującym radą; b) Raz w roku organizowana jest w Gdyni z okazji Dni Morza wystawa mikromodeli wykonanych przez członków KMM, służąca prezentacji dorobku i propagowaniu mikromodelarstwa; c) KMM funkcjonuje bez składek członkowskich, na zasadzie społecznego działania i dobrowolności; d) W korespondencji nadawca powinien przysłać adresatowi znaczek na odpowiedź. Osoby zamierzające wstąpić do KMM proszone są o listowne podanie imienia i nazwiska, roku urodzenia, zawodu, dokładnego adresu z kodem pocztowym, zakresu zainteresowań mikromodelarskich (marynarka handlowa lub wojenna, szczególnie penetrowany okres rozwoju żegluga, kompletowanie kolekcji według kryterium przynależności państwowej, pierwowzorów modeli albo grupowanie przedstawicieli jednej klasy pod różnymi banderami), stosowana skala. Pośrednikiem w korespondencji jest redakcja „Morza”, ul. Waszyngtona 34, 81-963 Gdynia (dopisek: dla KMM).

A. S.
Zdjęcia: St. Pudlik

Zgłaszają się inne instytucje. Wśród nich — co potwierdza też o wysokich walorach wychowawczych modelarstwa — te, które zajmują się młodzieżą trudną...

— Sekretarz KMM nie narzeka więc na brak zajęć — nazwijmy to — biurowych...

— Co kilka dni z naszej „skrzynki kontaktowej” — redakcji „Morza” — otrzymuję listy adresowane do KMM. Piszą głównie początkujący mikromodelarze, którzy szukają rady i pomocy w obliczu pierwszych trudności. Nadejmami są zarówno młodzi ludzie, jak i emeryci i renciści. Okazuje się, że mikromodelarstwo bywa szansą dla osób niepełnosprawnych.

— Zdając sobie sprawę z czasochłonności korespondencji, prowadzonej często kosztem majsterkowania, proponuję „hurtowo” zwrócić się na naszych łamach do potencjalnych mikromodelarzy.

— Jeśli kogoś zainteresowało mikromodelarstwo, niech koniecznie skontaktuje się z KMM. Adres i inne wskazówki — w relacji z tegorocznej wystawy mikromodeli statków i okrętów. Kontakt z KMM pozwoli Wam zyskać wielu przyjaciół, zagwarantuje pomoc w pierwszych trudnych próbach.

— Na koniec, może jakiś postulat pod adresem „Modelarza”?

— Pytanie sugeruje odpowiedź. Oczywiście, ucieszylibyśmy się, gdyby „Modelarz” publikował, przynajmniej raz na kwartał, plany mikromodelarskie w skali 1:400. Razem z naszą rubryką w „Morzu” — to byłoby już coś!

— Dziękuję za rozmowę i życząc pełnej realizacji zamiarów dotyczących rozbudowy własnej mikrofloty oraz wynikających z ambitnego programu KMM.

Rozmawiał: MAREK SOROKA



Jedynym czasopismem modelarskim na świecie, którego jednorazowy nakład przekroczył półtora miliona, jest radziecki miesięcznik wydawany w Moskwie pt. „Modelist Konstruktor”. Ostatnio ukazuje się w 1511 000 egzemplarzy. Cena od lat bez zmian: 0,35 rubla.

Po trzydziestu latach pracy na stanowisku kierownika Wydziału Modelarstwa Zarządu Głównego MHS (odpowiednik LOK na Węgrzech) odszedł na emeryturę znany również wielu naszym modelarzom z okazji udziału w różnych imprezach sportowych dr Rezső Beck. W trakcie tej pracy pełnił wiele różnych funkcji w międzynarodowych organizacjach modelarskich, był m.in. prezydentem CIAM-FAI i NAVIGA.

Klub modelarzy kolejowych z Lipska (NRD) obchodzi w br. 50 lecie swego istnienia. Został założony 3.04.1936 r. i liczył na początku tylko 14 członków. Następnie rozrastał się, aż do zawieszenia jego

działalności w drugim roku wojny 17.02.1940 r. Z tej okazji miesięcznik „eDr Modelleisenbäner” w nr 5/1986 poświęcił temu rzadko spotykanemu jubileuszowi dwie strony z licznymi pamiątkowymi zdjęciami.

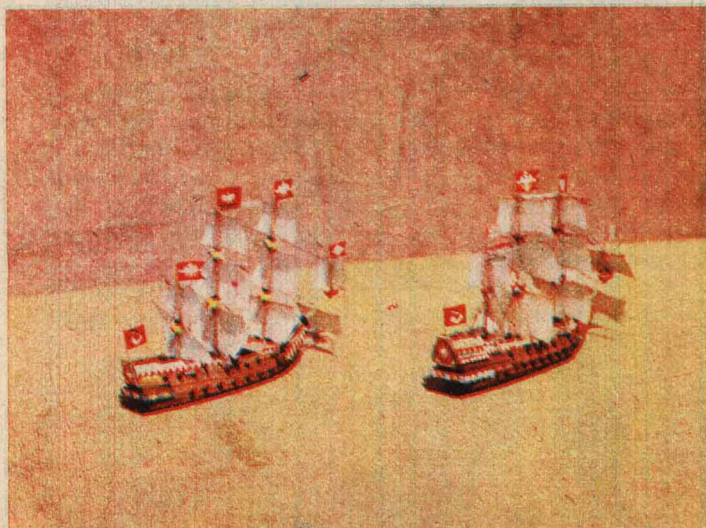
Ceny czasopism modelarskich w państwach zachodnich rosną w zastraszającym tempie. Na przykład amerykański miesięcznik „Fine Scale Modeler” kosztuje już 3 dolary, a włoski miesięcznik „ECO Model” już 3500 lirów czyli ponad 3,5 dolara.

Zorganizowane pod auspicjami FEMA otwarcie sezonu sportowego 1986 w Hannoverze, w RFN przyniosło już na samym początku bardzo dobre wyniki. W poszczególnych klasach uzyskano:

1,5 cm ³	— L. Runkel	211,416 km/h
2,5 cm ³	— W. Soft	253,556 km/h
5,0 cm ³	— L. Petersson	263,929 km/h
10,0 cm ³	— E. Strümpel	292,250 km/h

W wydawanym w NRD miesięczniku „Modellbau Heute” nr 5/1986 zamieszczono częściowo zmienione przez Rainerta Rennera plan modelu jachtu żaglowego klasy M „Foka” konstrukcji inż. Jacka Centkowskiego. Plany te zamieścił „Modelarz” w nr 7, 8/1978 r.

„Pierwszy kurs sedziów modelarstwa plastycznego” — pod takim tytułem ukazała się w prasie NRD informacja o zorganizowanym przez Klub Otto Lilienthal działającym przy podstawowej organizacji GST Zakładów Schulze-Boysen/Harnach INTERFLUG kursie tej specjalności. Klasę II sedziów uzyskało na tym kursie 12 osób reprezentujących pięć okręgów.



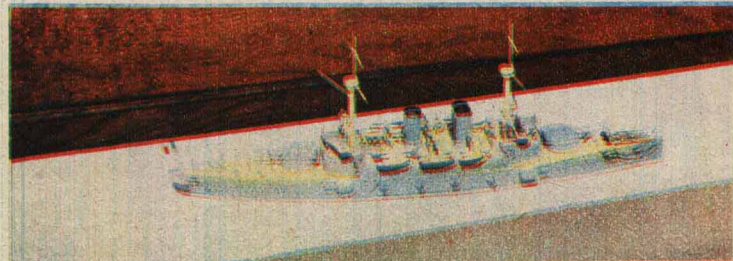
Mikromodele polskich galeonów „Święty Jerzy” i „Król Dawid”, które uczestniczyły w bitwie pod Oliwą, wykonane przez Andrzeja Sadińskiego.



Efektowny mikromodel dużego okrętu ZOP pod banderą Marynarki Wojennej ZSRR, autorstwa Witolda Kaczyńskiego z Bydgoszczy, zainteresowanego współczesnymi flotami wojennymi.



Do interesujących elementów ekspozycji należała gablota z mikromodelami niszczycieli. W tej klasie specjalizuje się Jerzy Obrzanowski z Głuszycy.



Włoski okręt liniowy „Benedetto Brin” z pierwszej wojny światowej przedstawiony w formie mikromodelu, wśród innych jednostek historycznych, Juliusz Malczewski z Gdyni.

Stanisław Radwan Katowice

Jak większość modelarzy zaczynał od modelarstwa lotniczego. Mając 11 lat startował w zawodach z modelem F1—A1. Następnie zainteresował się modelami swobodnie latającymi z silnikami spalinowymi. W latach następnych zmienił dyscyplinę modelarstwa i w 1969 r. zaczął budowę w modelarni Zakładowego Domu Kultury CHEMIK w Oświęcimiu zdalnie kierowanych modeli pływających.

Zawsze urzekała go technika, elektronika, prędkość. Nic więc dziwnego, że wybrał starty modelami pływającymi klas F1 i F3.

Będąc uczniem szkoły podstawowej, a następnie Technikum Chemicznego w Oświęcimiu miał już na swym koncie pierwsze sukcesy sportowe. Zajmowanie się modelarstwem nie przeszkadzało, a jak sam twierdzi, pomagało mu w nauce. „Śpiewajaco” zdał maturę w 1975 r. i w tym też roku został laureatem Olimpiady Fizycznej i Technicznej. Dzięki temu był zwolniony z egzaminów i przyjęty na Uniwersytet Jagielloński. Wybrał jednak Politechnikę w Gliwicach.

Studiując w latach 1975—1980 z konieczności ograniczył ilość startów w zawodach. Nie rezygnował jednak z budowy modeli i podnoszenia swych kwalifikacji modelarskich. Nawet gdy po studiach odbywał służbę wojskową w Wyższej

Oficerskiej Szkole Radiotechnicznej w Jeleniej Górze brał udział w zawodach strefowych, mistrzostwach Polski i w mistrzostwach świata w Magdeburgu, gdzie zajął 6 miejsce w klasie F3-V.

Po obronie pracy magisterskiej pt. „Jednostka sterująca pamięcią dyskowej dla systemu mikrokomputerowego” i uzyskaniu w 1980 r. tytułu inżyniera, zajmuje się nadal modelarstwem, jako instruktor modelarni przy Spółdzielni Mieszkaniowej SILESIA w Katowicach.

Jego sukcesy zawodnicze składają się z ponad 100 dyplomów i nagród, w tym 40 dyplomów i medali z zawodów strefowych i mistrzostw Polski.

Specjalizuje się w startach prędkościowych modeli pływających klasy F1-V 2,5/3,5 oraz modeli manewrowych klas F3-E i F3-V, ponieważ widzi w tych klasach największe szanse dorównania czołówce europejskiej i światowej. Wychodzi z założenia, że w tej dyscyplinie decyduje nie tylko przygotowanie modelu, silnika i aparatury, ale głównie dobre przygotowanie, liczne treningi i predyspozycje osobiste.



Jego dotychczasowe największe sukcesy sportowe to: brązowy medal w grupie juniorów na mistrzostwach świata NAVIGA — 1971 rozegranych w Ostendzie w Belgii, srebrny medal z zawodów międzynarodowych rozegranych w Tolbuczinie w Bułgarii, w 1978 r. w klasie F4-V2,5 oraz brązowy medal z zawodów rozegranych w Szombathely w WRL w 1975 r. w klasie F3-V.

Zanierosowania modelarskie łączy z pracą zawodową jako starszy asystent Laboratorium Automatyki Sterowania Ruchem w Instytucie Transportu w Gliwicach oraz z obowiązkami męża i ojca dwojga uroczych dzieci: Jacka i Alicji. Poza tym znajduje jeszcze czas na swoje drugie hobby jakim jest elektronika.

Z całą satysfakcją możemy przytoczyć wypowiedzi mgr inż. Stanisława Radwana, że zainteresowanie budową modeli i sportem modelarskim było mu pomocne w nauce i stanowiło siłę napędową do pogłębiania swojej wiedzy.

Jest godny podkreślenia ten związek między zainteresowaniami, nauką i obowiązkami zawodowymi i rodzinnymi. Trzeba chcieć, żeby móc.

Przytoczony przykład działalności Stanisława Radwana jest tego najlepszym potwierdzeniem. Powinien być wzorem i drogowskazem dla innych, którzy stawiają dopiero pierwsze kroki w modelarstwie.

JAN MARCZAK



Pokazy modeli latających na uwięzi 1975 r.



Mistrzostwa Polski Tychy-Paprolany 1977 r.



Talbuczin — Bułgaria 1984 r.

MODELARZ POMAGA

Zdzisław Troska — ul. Pułaskiego 32, 46-100 Namysłów — posiada do odstąpienia egzemplarze „Małego Modelarza” i „Planów Modelarskich”, „Modelarza” z lat 1966–1986, książki modelarskie, które pragnie wymienić na materiały na temat budowy historycznych okrętów żaglowych.

Jacek Górny — Os. Piastowskie 84/1, 61-156 Poznań — posiada do odstąpienia „Małego Modelarza”: 8/84, 5–6/71, 3/83, 5/83, 9/82, 4/83, 10/83, 5/80, 2/85, 4–5/84, 5/82, 7/84, 9/83, 7/83, 1/83, 12/84, 1/80, 2/83, 1–2/84, 10–11/84, a także katalog „Lego”/85. Prosi o załączenie znaczka pocztowego.

Janusz Jakubowski — 83-033 Sobowidz, woj. gdańskie — poszukuje „Małego Modelarza”: 1/57, cały rok 1958, '59, '60, '61, 1–9/62 cały 1963, 64, 65, 66, 68, 69; 2, 3, 7, 8, 10–12/70, cały 1971; 1–3, 5–11/72, 1, 2, 6–8, 10–12/73, 1, 2, 3, 5–10, 12/74, 1–4, 6–8, 10–12/75, 1–2, 4–8, 11, 12/76, 1–4, 7, 9, 12/77; 1, 4/78, 2, 3/79, 1, 2, 6/80, 1–4, 9/81, 10–12/82. Poszukuje — miesięczników: „Brydż”: 1/56, 1, 6, 7, 9, 12/57, 4, 5, 6, 8, 9, 11/59, 1, 6, 7/60, 1, 7/61 oraz książki i publikacji dotyczących brydża. Posiada do wymiany „Małego Modelarza”: 9/75, 5–6, 10–11/77, 5, 7, 8–9, 11–12/78, 3, 4, 7–8, 9/80, 8/81, 1/81, 5, 6, 7/82, cały rok 1983, 1984, 1, 2, 3/85 lub zapłaci gotówką.

Przemysław Wieczorkiewicz, 55-108 Siedlec Trzebnicki, woj. wrocławskie — posiada do odstąpienia „Plany Modelarskie”: 52, 107, 108, 109, 110, 119, „Modelist Konstruktor”: 1, 2, 4–12/85, „Modelarza” z lat 1983, 1985, „Małego Modelarza”: 9/74, 5, 7/75, 10/77, 2, 5, 10, 11–12/80, 8, 10, 12/81, 2–3, 9/82, 2, 5, 10/83, 7/85, znaczki pocztowe i stare monety, za co pragnie otrzymać: „Małego Modelarza” z rysunkami lotniskowca, pancerników, samolotów: „Zero”, „Mustang”, „Tomahawk”. Mogą być inne warunki wymiany.

Jakub Jezierski — Durajek 3B, 19-411 Świętajno k/Oleka, woj. suwalskie — poszukuje „Małego Modelarza”: 1/57, 10/59, 4/60, 2/61, 12/64, 1/65, 6/67, 12/68, 4/68, 5/69, 6/69, 11/72, 6/76, 7/76, 3/77, 9/77, 12/77, 6/78, 8–9/78, 12/78, 4/79, 5–6/81, 4/82,

8/82, 5/83, 11–12/83, 6/81, 10/84, 3/85, do wymiany oferuje „Małego Modelarza”: 3/83, 2/85, 3/85, 4–5/85, 7/85, znaczki, „Złoty Tygrys”, „Relaks”.
Andrzej Wlazło — ul. Jagiellońska 20a/12, 32-200 Miechów, woj. kieleckie — posiada do odstąpienia „Małego Modelarza”: 1/79, 10, 12/81, 1, 2, 3, 5, 9/82, 1, 2, 5, 8, 9, 10/83, 3/84, 2/85, za które pragnie otrzymać gotówkę. Odpowie na każdy list po przesłaniu znaczka pocztowego.

Artur Koszyk — ul. Reymonta 3, 33-300 Nowy Sącz — posiada „Małego Modelarza”: 11/78, 1, 2–3, 8–9, 10, 11–12/79, 2, 4, 5, 7–8, 10/80, 2, 4, 10, 12/81, 2, 6, 7, 8, 9, 10/83, 4–5, 6, 9, 12/84, 2, 3, 6/85 oraz „TBIU”: 38, 41, 44, 45, 51, 52, 53, 59, 61, 70, 75, 76, 77, 78, 81, 82, 83, 89, 90, 92, 93, 96, 98, 100, 102, za które pragnie otrzymać plany modelarskie z samolotami myśliwskimi, książki pt. „Współczesne okręty wojenne” i inne o podobnej tematyce, jak też książki o konstruowaniu modeli plastikowych i drewnianych oraz o tematyce wojskowej.

Robert Kłapiński — ul. Długa 120, 32-300 Olkusz — posiada do odstąpienia „Modelarza”: 3/85, 4/85, 6/85, 7/85, 8/85, 9/85, 1/63, 6/62, 2/86 oraz zeszyt Andrzeja Glassa i Krzysztofa Cieślaka z cyklu „Barwa w Lotnictwie Polskim” pt. „Samoloty i szybowce do 1939 roku” (cz. 1).

Marek Chmura — ul. Kubusia Puchatka 27/1 62-800 Kalisz — poszukuje modelu akrobacyjnego na uwięzi na silnik 5–7 cm³ oraz plany samolotu myśliwskiego „Airacobra”, za które zapłaci gotówką.

Dariusz Kowalczyk — ul. Żytnia 3, 42-400 Zawiercie — posiada do odstąpienia „Modelarza”: 10, 11/73, 4, 6, 8, 9, 10/74, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 10, 11/75, 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12/76, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12/77, 1, 2, 4, 5, 7, 8, 11, 12/78, 1, 2, 3, 4, 6/79, 12/83, 6, 9/85, za które pragnie otrzymać inne czasopisma lub modele samolotów. Odpowie na każdy list po przesłaniu znaczka pocztowego.

Adam Wieloszka — Żuki, 21-523 Tuchna, woj. białoskopodaskie — poszukuje silnika modelarskiego samozapalającego 0,8–1 cm³, za który zapłaci gotówką.

Krzysztof Sikorski — ul. Sz. Szeregów 70/1101, 45-334 Opole — posiada do odstąpienia „Modelarza” z lat 1976 do 1985. Poszukuje literatury fachowej na temat budowy modeli w butelkach. Odpowie na każdy list po przesłaniu znaczka pocztowego.

Semianów Leszek 284014 ZSRR — Iwano Frankowsk, ul. Spokojna 4a/2, poszukuje „Małego Modelarza”: 1/62, 2, 9/65, 7–8/68, 7, 8/71, 7/72, 7–8, 9/73, 1/74, 8, 10/75, 7, 9/76, 2, 12/77, 1, 4, 8, 9/78, 4/79, 2, 7/81, TBIU o tematyce lotniczej oraz modeli plastikowych firm polskich lub zachodnich. Do wymiany oferuje: „Małego Modelarza”: 8/82, 3, 4, 5, 6, 10/83, 1, 2, 4–5, 6, 7, 8, 9/84, 4–5/85, „Modelar-

za”: 11–12/79, 4, 7, 8/80, 5/81, 3, 7/82, 1–3, 5–12/83, 3–6, 9, 11/84, plany samolotów: I-5, -15, -16, -185, Jak-15, Jak-53, Ła-5, Su-26, Mig-3, -21, -23, IL-2, -10, -4, I-30-I, J-30-II, Neuport-IV, Neuport-XXIV bis, Morane-9, Voizene, Avro-504 K, Sopwith-Triplane, wagony i detale do kolejki „N”, oraz książki: V. Nemeček „Československé letadla” (1), „Modele kartonowe statków i okrętów”.

Stanisław Kalbarczyk — ul. Broniewskiego 3c/10, 80-528 Gdańsk — poszukuje „Planów Modelarskich” z modelem eskortowca „Tobruk” oraz okrętu patrolowego OP.

Marian Czerwiński — 98-300 Urbanice — Wieluń — poszukuje TBIU: nr 1, 2, 5, 6, 8, 24, 26–28, 30–31, 33–47, 49–55, 58–63, 65, 67, 68, 73, 74, 76, 80–83, 85, 95 i 102. Do wymiany oferuje: TBIU: 48, 66, 93, 94, 97, 98, 99, 100, 101, 103 oraz zeszyt „Barwa w lotnictwie polskim”.

OGŁOSZENIA DROBNE

Krzysztof Karcz — ul. Wandy 11, 35-302 Rzeszów — sprzedaje silniki, książki i czasopisma modelarskie.

Zygfryd Flak — ul. Lubliniecka 10, 46-300 Oleśno — sprzedaje aparaty VARIO-PROP-6, GRUNDIG, silniki HB-2,5, 3,27, 4,08 cm³ (RFN). Zestawy modeli latających, balsę i inne akcesoria firmy GRAUPNER.

Antoni Chowaniec — ul. Zamoyskiego 13c, 34-500 Zakopane — sprzedaje aparaty czterokanałową proporcjonalną SUPRANAR 838 — nieużywaną.

Modelarstwo — **Zbigniew Matlak** — ul. Chrzanowska 11, 32-590 Libiąż — wykonana na życzenie indywidualnych odbiorców śmigła z drewna do modeli latających, kształt, średnica i skok według życzeń. Wysyła za pobraniem pocztowym. Koszt wysyłki pokrywa producent.
RB 176



MODELARZ

WYDAJE ZARZĄD GŁÓWNY LIGI OBRONY KRAJU

Redaguje zespół w składzie: ZBYSŁAW GONTARZ, STANISŁAW KUBIT, RAJMUND KULIŃSKI (redaktor naczelny), JERZY LITWIN, JAN MARCZAK, STEFAN SMOLIS (z-ca redaktora naczelnego), MAREK SOROKA (opr. graf.), PAWEŁ WŁODARCZYK, MARIAN KAWKA (red. techn.). Adres redakcji: 00-791 Warszawa, ul. Chocimska 14, tel. 49-34-51 wewn. 15 i 59.

Warunki prenumeraty:

- dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy: ● instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch” zamawiają prenumeratę w tych oddziałach, ● instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch” i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.
- dla osób fizycznych — indywidualnych: ● osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch”, opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli, ● osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch”, opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratę. Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty” na rachunek bankowy: miejscowego oddziału RSW „Prasa — Książka — Ruch”.
- Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch”, Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-858 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie Nr 1153-201045-139-11. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zlecających indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

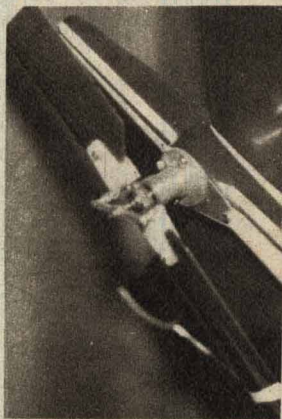
Cena prenumeraty: kwart. 120 zł, półroczn. 240 zł, rocznie 480 zł.

Terminy przyjmowania prenumeraty: na kraj i zagranicę do dnia 10 listopada na I kwartał, I półrocze roku następnego oraz cały rok następny, do dnia 1 kądziego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty roku bieżącego. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Materiałów nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk Wojskowe Zakłady Graficzne. Nakład 50 000 egz. Zam. 8091. P-62.



„Ania”

Nazwę tę nadał Roman Nowak z Inowrocławia modelowi śmigłowca RC, wykonanemu z laminatu epoksydowego, z 3-łopatowym wirnikiem nośnym o średnicy 1310 mm i z 2-łopatowym śmigłem ogonowym, które łączy z wałem przekładni przegub kołyskowy. Zespół napędowy (silnik Webra-61 RC poj. 10 cm³) wraz z serwomechanizmami i podwoziem stanowi jeden moduł. Sterowanie: „Signal 7FM”. Masa modelu z aparaturą i zasilaniem 4,4 kg, startowa 4,8 kg.



Czterosilnikowiec

Znany zawodnik węgierski Istvan Mohai, dyrektor sportowy tegorocznych mistrzostw świata modeli na uwięzi, które odbyły się na Węgrzech w dniach od 30 lipca do 4 sierpnia, tym razem w roli pilota olbrzymiego doskonale latającego modelu typu „Gigant”.

Model, którego pierwowzorem jest radziecki samolot komunikacyjny, jest napędzany czterema silnikami oraz zdalnie sterowany. Ciekawi jesteście, kiedy któryś z naszych modelarzy zbuduje podobny model?



Suplement do okładki

Tak przedstawia się w całej okazałości opisana wewnątrz numeru makieta kolejowa, której fragment wraz z wykonawcami i ich gośćmi ukazaliśmy na okładce.



Fot. St. Pudlik

Kartonowy model „Richelieu”

Podczas ubiegłorocznego konkursu „kartonówek” w Oleśnicy II miejsce w grupie seniorów zajął wykonany przez Dariusza Łosina z Chojnowa (na podstawie opracowania Jerzego Sobczaka) model pancernika „Richelieu”. Jego zdjęcie przysłał nam Andrzej Bobik. Dziękując za nie, radzimy w przyszłości fotografować modele na jednolitym tle.

